

Предисловие

Слабость информационной поддержки всегда была одной из особенностей деятельности свободных профсоюзов постсоветской России. Для свободного профдвижения железнодорожников дело обстояло еще хуже. С первых дней своего существования они столкнулись с настоящей информационной блокадой, которая зачастую перерастала, в информационную войну против них. Причем в такую, где нередко нападки ведомственной прессы МПС на свободные профсоюзы поддерживала и профбюрократия из РОСПРОФЖЕЛа.

В этих условиях мы, естественно, предпринимали усилия по противодействию, в меру своих сил и возможностей, непрерывно ведущейся против нас враждебной пропагандистской компании. Так, нам удалось наладить выпуск специализированных сборников документов о деятельности свободных железнодорожных профсоюзов в лице Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников РПЛБЖ. Первое из такого рода регулярных изданий появилось еще в 1993 году.

Предлагаемая Вашему вниманию книга продолжает это направление деятельности РПЛБЖ. Ее особенностью является то, что на этот раз мы решили более объемно представить блок, который содержит различного рода документы и статьи, касающиеся истории и особенностей работы свободных профсоюзов железнодорожников России. Тем самым читатель получает возможность ознакомиться с иным видением их деятельности, чем тот искаженный и исключительно негативный образ РПЛБЖ и других свободных профсоюзов железнодорожников, который усиленно вдалбливают в широкое общественное мнение «золотые перья» МПС-РЖД.

Подготовка настоящей работы проходила в обстановке очередной мощной пропагандистской акции ФНПР, целью кото-

рой является убедить трудящихся в том, что только Федерация независимых профсоюзов России имеет сегодня моральное и формальное право считать себя прямым наследником первых массовых профессиональных союзов трудящихся, возникших в годы первой российской революции 1905–1907 годов. Аналогичные усилия предприняло и руководство РОСПРОФЖЕЛа, которое также тужится доказать, что именно РОСПРОФЖЕЛ является правопреемником и продолжателем дела первых профессиональных союзов, объединившихся в апреле 1905 года во Всероссийский железнодорожный союз.

Вот почему еще одной особенностью предлагаемой Вашему вниманию работы является наличие в ней раздела, который состоит из подборки документов и материалов, освещающих важные аспекты истории железнодорожных профсоюзов в 1905–1922 годов. Как нам представляется, даже беглое ознакомление с этими документами и материалами, позволяет читателю убедиться в том, что РОСПРОФЖЕЛ действительно имеет своих предшественников в дореволюционном профсоюзном движении железнодорожников. Но ими является не Всероссийский железнодорожный союз образца 1905–1907 годов, а расколовшие его в 1917–1918 годов. большевистские функционеры, усилия которых увенчались созданием в октябре 1922 года Всероссийского союза работников железнодорожного транспорта, целиком и полностью реорганизованного и функционировавшего в строгом соответствии с требованиями большевистской (т.е. советской) концепции профсоюзной деятельности.

И еще один момент. Все мы, железнодорожники, хорошо знаем, что нашим профсоюзам приходится действовать в одной из наименее реформированных отраслей народного хозяйства. И неудивительно поэтому, что многие ее работники до сих пор пребывают в плену прежних представлений и привычек, унаследованных ими со времен глубокого советского «застоя».

Особенно чувствуется это в трудовых отношениях, где «железнодорожные генералы», усвоившие демократическую риторику на трибунах и в СМИ, в своей текущей производственной деятельности продолжают действовать в духе прежнего командно-административного стиля, т.е., взаимодействуя с подчиненными согласно печально известному правилу: «Я – начальник, ты – дурак!»

Понятно, что при таком подходе свободные профсоюзы, пытающиеся действительно наладить партнерские отношения с работодателями на принципах социального диалога, восприни-

маются администрацией как «незаживающая болячка на теле отрасли» или «бельмо», которое давно пора «сковырнуть»¹.

Мы, РПЛБЖ, с подобной манерой взаимодействия с подчиненными в процессе регулирования трудовых отношений сталкиваемся буквально с первых дней существования наших профсоюзов. И особенно тогда, когда нас вынуждают обращаться к забастовке в качестве средства вразумления неговорчивого работодателя. В такие моменты МПС-РЖД обычно спускает на РПЛБЖ целую свору писак, которые обвиняют его едва ли не во всех смертных грехах. Причем одним из наиболее часто повторяющихся упреков является то, что РПЛБЖ, требуя учесть в коллективных договорах и соглашениях профессиональные интересы своих членов, будто бы действует в ущерб интересам других трудящихся, лишая их возможности улучшить собственное материальное положение.

Такая постановка вопроса в корне неверна. И не только потому, что перекладывает вину за тяжелое материальное положение работников железных дорог с больной головы на здоровую. Дело в том, что в рыночной экономике любая деятельность профсоюза начинается с выдвижения и борьбы за удовлетворение именно профессиональных требований его членов. Потому что он и называется профессиональным союзом, а скажем, не Союзом или Кассой взаимопомощи. Это во-первых.

А во-вторых, даже действуя в рамках борьбы в защиту требований отдельных профессиональных категорий работников, свободный профсоюз, фактически, отстаивает гораздо более широкие социальные требования: например, право на достойную, справедливую зарплату, удовлетворение которого выгодно всем трудящимся. Тем более, если речь идет о работниках – гражданах «социального государства», в котором идея социальной справедливости считается одним из базовых элементов общественного устройства.

Кроме того, наши критики из ведомственной печати МПС-РЖД упускают из виду, что в современной России, где работодатели не отличаются высоким правовым сознанием, трудовое законодательство несовершенно, а судебная система работает, во всяком случае, в сфере защиты интересов трудящихся, чрезвычайно неэффективно, борьба за удовлетворение любого, чисто профессионального требования, едва ли не автоматически увязывается с борьбой за удовлетворение целого блока требований из числа других, более широких проблем.

Мы, в РПЛБЖ, поняли это сразу, когда уяснили, что эффективная защита профессиональных интересов наших членов

просто невозможна без соблюдения ряда основополагающих прав и свобод, которые дают всем трудящимся действующая Конституция и Трудовое законодательство. Например, право на нормальное существование созданных самими работниками профессиональных союзов, право на забастовку, как средство защиты трудящихся от произвола работодателей, право на ведение коллективных переговоров по жизненно важным для трудового люда проблемам и др.

Вот и получается, что через борьбу за удовлетворение собственных, чисто профессиональных требований, которая может принять форму стачки, мы поступаем не как «баламуты» и «фокусники», проводящие очередную «бесмысленную забастовку», как пишет о нас ведомственная пресса МПС-РЖД², а как ответственные, свободные, т.е., действительно независимые от работодателя профессиональные союзы наемных работников, которые пытаются укоренить демократические принципы регулирования трудовых отношений на рабочем месте. Ведь без этого Россия никогда не придет к установлению рыночной демократии в форме «социального государства», на построение которого ориентирует нас Конституция РФ.

Все эти соображения предопределили структуру и концепцию настоящей работы. А так же ее название, которое перекликается с классическими произведениями Н.Некрасова, А.Серафимовича, А.Вайды и которое, на наш взгляд, выражает суть деятельности свободных профсоюзов в России. Причем не только тех, которые действуют на железнодорожном транспорте нашей страны.

Е.А.Куликов,
председатель РПЛБЖ

¹ «Московский железнодорожник», 12.09.1998.

² «Гудок», 27.08.1998; «Московский железнодорожник», 12.09.1998; «Гудок», 06.10.2004.

Глава первая

У ИСТОКОВ

(железнодорожные профсоюзы
в период революции 1905–1907 годов)

1.

**Научно-практическая конференция РПЛБЖ
«Столетие «Кровавого воскресенья» и возникновения
массового профсоюзного движения на железнодорожном
транспорте России: Уроки истории и современность».
Москва, 22.01.2005 (9 января по ст. ст.)**

1.1.

Е.А.Куликов, «Об исторических
предшественниках РПЛБЖ и РОСПРОФЖЕЛа»

Сегодня исполняется 100 лет расстрела мирной демонстрации рабочих Санкт-Петербурга. Поэтому мы собрались здесь, прежде всего для того, чтобы почтить память тех наших братьев, которые погибли тогда на Дворцовой площади.

Эти жертвы были не напрасны, так как волна народного возмущения содеянным, которая прокатилась по всей России зимой-весной 1905 года, дала мощный толчок стихийному стремлению к объединению сил трудящихся в

* Даты до февраля 1918 года приведены по юлианскому календарю – по старому стилю.

деле защиты своих насущных интересов. Одним из проявлений этого стало массовое возникновение профсоюзов наемных работников, которое сегодня принято считать датой начала массового российского профсоюзного движения. Это – также одна из причин созыва сегодняшней конференции РПЛБЖ.

Вообще-то говоря, изначально проводить данное мероприятие брался наш партнер – Центр поддержки профессиональных союзов и гражданских инициатив, сокращенно – ПРОФЦЕНТР. И проходить оно должно было так же сегодня, 22 января, в формате II всероссийского съезда рабочих (I всероссийский съезд рабочих состоялся, как вы помните, в июне 2004 года).

К сожалению, ПРОФЦЕНТРУ не удалось осуществить задуманное, так как на него было оказано небывало мощное давление со всех сторон. Например, со стороны государственных структур, которые задействовали так называемый «административный ресурс», чтобы не допустить его проведения. О силе этого давления говорит, к примеру, то, что в период непосредственной подготовки съезда 19 и 20 января в офисе Профцентра была полностью отключена телефонная связь.

Было оказано давление и на организации, финансировавшие съезд. В результате сначала ПРОФЦЕНТР был вынужден изменить его формат: число участников сократилось с 500–600 до 100. А затем, буквально накануне открытия – вообще отказаться от его проведения из-за отсутствия у него финансовых возможностей.

По нашим сведениям, активно подсуенилось в деле срыва II съезда рабочих и руководство ФНПР, которое также внесло свою лепту в то, чтобы не допустить его проведения. Вообще-то эта линия на подавление свободного профсоюзного движения является обычной для нынешних лидеров ФНПР, полностью воспринявших здесь давнюю традицию большевиков сталинского типа. Они, как известно, всегда действовали по правилу: кто не с нами, тот против нас, – убирая со своего пути всех несогласных с их курсом. Придерживаясь такой установки, руководство ФНПР сделало все, чтобы не допустить, например,

проведения I съезда рабочих. Однако, самое большее, чего ему удалось тогда достичь, так это вынудить Леха Валенсу, лидера польской «Солидарности» и экс-президента Польши отменить свое участие в нашем съезде, сумев-таки привлечь на свою сторону некоторых видных профсоюзных лидеров российского и международного уровня. Как известно, ФНПР, присвоившая гигантское имущество ВЦСПС, платит в Международную конфедерацию свободных профсоюзов значительные для нее взносы, а сам Шмаков стал вице-президентом МКСП. Но всероссийский съезд рабочих все же состоялся, хотя и в заметно сжатом формате, чем намечался.

Сегодня давление на ПРОФЦЕНТР с целью воспрепятствовать его проведению было несравненно сильнее. Мы объясняем это тем, что памятная для нас столетняя годовщина «Кровавого воскресенья» припала на момент резкого обострения социальных противоречий в российском обществе, вызванного правительственной пенсионной реформой и отменой льгот. По стране сегодня катится вал настоящих бунтов пенсионеров. Поневоле в голову приходят аналогии с январско-февральскими событиями 1905 года, когда недальновидная политика правящих кругов царской России привела к образованию в стране настоящей революционной ситуации.

И мы не исключаем того, что в создавшейся обстановке кое-кому среди высокопоставленных чиновников властных структур могло показаться, что проведение II всероссийского съезда рабочих в память январской трагедии 1905 года и возникновения массового боевого профсоюзного движения может еще более обострить и без того довольно-таки напряженную ситуацию в стране.

Уверен также, что кое-кто в руководстве ФНПР из числа, так сказать, уже давно «вошедших во власть» самого высокого уровня, вполне мог приложить свою руку для укрепления этих опасений с помощью традиционного для этих «рабочих» лидеров шантажа угрозой «русского бунта, бессмысленного и беспощадного». Для высшей номенклатуры ФНПР такого рода аппаратная комбинация из арсенала привычной для них «подковерной борьбы» в

коридорах власти выгодна еще и тем, что она позволяет им еще раз попытаться решить важную тактическую задачу в проводящейся в настоящее время с большим размахом пропагандистской компании – убедить трудящихся России, что именно ФНПР – и только лишь она – может считаться сегодня истинным правопреемником первых массовых российских профсоюзов, которые возникли на гребне волны революции 1905–1907 годов.

Подтверждением сказанному может служить, к примеру, факт подготовки руководством РОСПРОФЖЕЛА объемного издания по истории профсоюзного движения. В нем предпринимается попытка обосновать тезис, что в апреле сего года РОСПРОФЖЕЛ намерен отпраздновать не более и не менее как свое столетие!?

Имеющиеся в нашем распоряжении документы и материалы по истории профсоюзного движения железнодорожников России убедительно доказывают полную абсурдность данного утверждения. Но коль скоро оно официально озвучено руководством РОСПРОФЖЕЛА, то мы не можем оставаться в стороне перед лицом такой грубой фальсификации истории профсоюзного движения России. Тем более, что одной из движущих сил процесса формирования массового боевого профдвижения на железнодорожном транспорте России были машинисты паровозных бригад, которые своей самоотверженной борьбой за интересы трудящихся сумели провести в нашей стране первую – и успешную – действительно демократическую Октябрьскую революцию. Так назвали современники знаменитую всеобщую политическую стачку в октябре 1905 года, которую, кстати, начали машинисты и конторщики Московско-Казанской железной дороги, и результатом которой был подписанный Императором Манифест о конституционных гарантиях обществу.

Вот почему проблема преемственности традиций профессиональных союзов железнодорожников также является важным вопросом повестки дня нашей сегодняшней встречи. Тем более, что еще десять лет тому назад, в марте 1995 года, на своем II съезде РПЛБЖ официально объ-

явил о том, что считает себя правопреемником Всероссийского профессионального союза паровозных бригад, основанного в марте 1917 года, будущие члены которого сыграли весьма важную роль и в профдвижении железнодорожников времен революции 1905–1907 годов.

Посвящая нашу конференцию памяти жертв январских событий 1905 года и столетию возникновения в России массового профсоюзного движения, мы рассматриваем ее не как чисто научное мероприятие. Для нас это не только хорошая возможность сопоставить нашу работу с деятельностью первых российских профсоюзов железнодорожников, но и удобный повод еще раз обсудить актуальные проблемы сегодняшней борьбы за насущные интересы работников железнодорожной отрасли, а по большому счету, за права всех наемных трудящихся России, которые сегодня нарушаются сплошь и рядом.

С учетом всего изложенного предлагается следующая повестка для конференции:

1. Дискуссия по теме: столетие «Кровавого воскресенья» и 100-летие возникновения массового профсоюзного движения на российском железнодорожном транспорте России: «Уроки истории и современность».

2. О ситуации в ОАО «Российские железные дороги», тактике работы нашего Профсоюза и ближайших задачах РПЛБЖ.

Согласны? Принято единогласно.

В начале я хотел бы подчеркнуть, что, несмотря на то, что хотя на всероссийском, федеральном, как сказали бы сегодня, уровне профессиональное движение машинистов организационно оформилось в марте 1917 года, первые профсоюзы работников паровозных бригад возникли еще в 1903 году. В годы первой российской революции они уже действовали, как вполне самостоятельные оргструктуры на местном и даже на региональном уровнях, подавляющее большинство которых входило в профессиональные секции Всероссийского союза железнодорожных служащих и рабочих или, как еще говорили тогда, Всероссийского железнодорожного союза (ВЖС).

ВЖС возник на волне подъема стачечного движения железнодорожников, которое прокатилось по России в январе-феврале 1905 года. Поэтому нет ничего удивительного в том, что для ВЖС и его членских организаций забастовка тогда была главным, а, чаще всего, единственным средством достижения поставленных им целей, особенно в том, что касалось защиты социально-трудовых интересов членов входивших в него организаций. Вот почему ВЖС являлся непременным участником не только всех крупнейших забастовочных выступлений рабочих в 1905–1907 годах, но и сыграл, по меткому выражению советского ученого Б.П.Гусарова, роль «локомотива» первой российской революции.

Путь, который прошли первые железнодорожные синдикаты – члены ВЖС на заре российского профдвижения, был во многом повторен спустя 90 лет. И сделал это его прямой наследник – Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников.

Что бы там не заявляли на этот счет наши «доброжелатели», мы имеем полное моральное и формальное право говорить так. Прежде всего потому, что, как и наши предшественники из ВЖС, мы также создавались на базе спонтанного социального творчества рядовых масс железнодорожников, не спрашивая разрешения высокого начальства из МПС. Мы, как и наши деды в 1905 году, вырастали из стачкомов работников железных дорог России, наиболее известным из которых был в 1991 году Московский координационный совет по социально-экономической защите железнодорожников (МКС). И также, как и рабочие активисты, члены ВЖС, он был вынужден сделать забастовку своим главным средством воздействия на несговорчивого работодателя в лице железнодорожной администрации. За что, кстати, тоже стали объектом многолетних преследований со стороны «железнодорожных генералов».

Что же касается РОСПРОФЖЕЛa, то у него с самого начала был иной, чем у нас, как и у профсоюзов, входивших в ВЖС, алгоритм развития.

Независимый профсоюз железнодорожников и транспортных строителей создавался не на митингах и собра-

ниях рабочих активистов, а в тиши министерских кабинетов. Причем вся эта, так называемая перестройка профсоюзной деятельности, проходила при самом активном участии железнодорожной администрации. В результате, произошло то, что и должно было случиться: «железнодорожные генералы» сумели не только сохранить свой контроль над всеми звеньями оргструктуры РОСПРОФЖЕЛ, в том числе и непосредственно возглавляя их, но и заставить его придерживаться прежней, советской схемы регулирования трудовых отношений в отрасли, где он, фактически, по-прежнему выступает не как профсоюз работников, а как специфическое социальное подразделение системы управления ОАО «Российские железные дороги».

Отсюда вывод: РОСПРОФЖЕЛ не имеет морального права считать себя продолжателем дела ВЖС, который в течение всей своей истории последовательно боролся против большевистской концепции профсоюзной деятельности, лежавшей, если вы помните, в основе советской «модели» профсоюза. Вот почему мы и говорим нынешним руководителям РОСПРОФЖЕЛ: «Ваши ноги растут не из Всероссийского железнодорожного союза образца 1905-1907 гг., а из Всероссийского профессионального союза рабочих и служащих железнодорожного транспорта, возникшего в марте 1919 года на осколках разгромленного большевиками ВЖС, преобразованного затем (октябрь 1922 года) посредством многоступенчатой оргреформы, во Всероссийский союз работников железнодорожного транспорта, высший исполнительный орган которого — ЦЕКПРОФСОЖ возглавил коммунист А.Андреев».

Не имеет морального права РОСПРОФЖЕЛ считать себя продолжателем дела ВЖС в современном профдвижении России еще и потому, что все трескучие заявления его руководителей в СМИ о том, что именно он является наиболее последовательным защитником интересов трудящихся, совершенно не подтверждаются конкретными действиями в живой профсоюзной работе. Готов биться об заклад, что нынешнее руководство РОСПРОФЖЕЛ никогда не возьмется претворять в жизнь следующие положения из

программного заявления III съезда ВЖС (декабрь 1906 года), где, в частности, говорится: «Всякая организация среди рабочих и служащих должна иметь в основе практическую цель этих последних, а именно: улучшение экономических, правовых, культурных, общегражданских и других условий существования железнодорожных работников. [...] Единственный путь, который может вести к достижению этой цели, заключается в постоянной организованной борьбе самих трудящихся, и, следовательно, организация среди железнодорожных рабочих и служащих должна, прежде всего, отвечать следующему основному условию: она должна дать железнодорожным труженикам возможность с наибольшим успехом вести борьбу, во-первых, с хозяевами железнодорожных предприятий и железнодорожной администрацией (подчеркнуто мною. — Е.К.), поскольку действия их направлены во вред интересам трудящихся, и, во-вторых, с общим политическим строем страны, поскольку последний является орудием эксплуатации и угнетения масс трудящегося населения и поскольку он противоречит гражданским, правовым, культурным, экономическим и другим интересам».

Что же до нас, то мы с первых лет своего существования ведем тяжелую борьбу против административного произвола в отношении тружеников железных дорог. И в нашем профсоюзе работодателям и их представителям никогда не найдется места: эта позиция была зафиксирована еще в первой редакции Устава РПЛБЖ, принятого его учредительным съездом в январе 1992 года. Иначе говоря, мы всей своей практической работой постоянно доказываем приверженность принципам действительно свободного демократического профдвижения, одним из наиболее ярких представителей которого были профсоюзы ВЖС. Сегодня мы готовы отстаивать эти принципы, которые лежат в основе деятельности всего мирового свободного профдвижения, всеми имеющимися в нашем распоряжении законными средствами. В том числе и с помощью всеобщей забастовки и других разновидностей стачки, которую ВЖС считал «главнейшим средством экономической борьбы», а РОСПРОФЖЕЛ, похоже, полностью

исключил из своего арсенала способов воздействия на не-
сговорчивого работодателя.

Тут недавно у меня состоялся телефонный разговор с
Председателем ЦК РОСПРОФЖЕЛа Н.Никифоровым. В
числе прочих, был затронут и вопрос о перспективах со-
трудничества между РОСПРОФЖЕЛОМ и РПЛБЖ. Гос-
подин Никифоров считает, что такое сотрудничество воз-
можно ... только через вступление нашего профсоюза в
РОСПРОФЖЕЛ. Я ответил ему, что сегодня так вопрос
ставиться не может, ввиду того, что у нас с РОСПРОФ-
ЖЕЛОм существуют принципиальные разногласия по це-
лому блоку вопросов повседневной борьбы. «И какие же
это разногласия?» – поинтересовался Никифоров. «Ну,
например, по вопросу об отношении к забастовке, – отве-
тил я. – Наш профсоюз считает, что забастовка сегодня
является первейшим инструментом защиты прав работ-
ников и важным средством давления на работодателя. А
вы от забастовок отказываетесь вообще, в принципе!»

И знаете, что мне ответил председатель ЦК РОС-
ПРОФЖЕЛа? «Ну почему же? – сказал он. – Я – за забас-
товки, но ... естественно, не на железнодорожном транс-
порте!» И после таких заявлений ведомственная пресса
ОАО «РЖД» смеет утверждать, что в сравнении с РОС-
ПРОФЖЕЛОм РПЛБЖ – «желтый», т.е. стоящий на
принципах соглашательства профсоюз?!

Можно было бы провести еще целый ряд примеров и
аналогий из истории и современной практики профсоюз-
ного движения железнодорожников на тему о правопре-
емственности в деятельности железнодорожных профсо-
юзов прошлого и настоящего. Вывод все равно был бы
один: сегодня только мы, свободные профсоюзы, можем
считаться продолжателями дела первых профессиональ-
ных союзов железнодорожников, создавших ВЖС, кото-
рые сыграли выдающуюся роль в Октябрьской револю-
ции 1905 года. И если бы тогда, 100 лет назад, царское
правительство сделало верные выводы из январской тра-
гедии 1905 года и закрепило в реальной жизни завоеван-
ные трудящимися в октябре права и свободы, глядишь,
России и не потребовалось бы пережить, на этот раз в

1917 году, второй, большевистский сценарий Октябрьской революции. А в 1990-е годы – подвергать наш народ тяжелейшим испытаниям, заставив его вынести на своих плечах всю тяжесть антисоциальных экспериментов новых российских реформаторов. Думаю также, что не было бы и нашего спора с нынешним руководством РОСПРОФЖЕЛа по обозначенным выше вопросам истории железнодорожных профсоюзов. Ведь в условиях демократического процесса общественных преобразований большевикам никогда бы не удалось навязать российскому профдвижению свою концепцию профсоюзной деятельности, которая может работать только в условиях тоталитарного или авторитарного режима.

Но, как часто говорят наши ученые – эксперты, «история не терпит сослагательного наклонения». И в железнодорожной отрасли мы сегодня имеем то, что имеем: практически не реформированную в рыночном духе систему управления трудом, в которой свободным профсоюзам до сих пор не находится места, несмотря на все заявления администрации МПС о необходимости развивать социальное партнерство.

Что же касается РОСПРОФЖЕЛа, то нельзя отрицать, что он имеет свою собственную историческую биографию. Она, однако, существенно отличается от того исторического пути, который прошли свободные профсоюзы железнодорожников России.

Нам понятно также и желание руководства РОСПРОФЖЕЛа развернуть эту биографию вглубь истории. Более того, мы готовы помочь ему сделать это, углубив ее в прошлое еще этак лет на 50. Скажем, к 1858 году, когда администрация начала создавать первые кассы взаимопомощи в мастерских Николаевской железной дороги. Может, я ошибаюсь, но мне почему-то кажется, что в деятельности этих ранних организационных форм профессионального движения железнодорожников, контролировавшихся администрацией, руководители РОСПРОФЖЕЛа найдут гораздо больше общего со своей работой по защите профессиональных интересов своих членов, чем с деятельностью ВЖС. Так, что господа-товарищи из вер-

хушки РОСПРОФЖЕЛа, можете начинать готовить новое издание, посвященное 150-летию вашего профсоюза. А нам оставьте то, что принадлежит РПЛБЖ: право вести борьбу в защиту насущных интересов железнодорожников на базе принципов, лежавших в основе деятельности профсоюзов ВЖС в годы первых российских буржуазно-демократических революций начала прошлого века. Так что, как говорится: «каждому свое...!»

1.2.

В.Г.Рупец, «Кровавое воскресенье»
и профсоюзное движение железнодорожников России»

100 лет тому назад, 9 января 1905 года на Дворцовой площади Санкт-Петербурга была расстреляна мирная демонстрация рабочих, пытавшихся вручить царю список своих требований. Как подсчитали газетчики, жертвами этой бойни стало около 1000 человек. Более 3600 человек были ранены¹.

Рабочий класс ответил на происходящее настоящей лавиной протестных акций. В них тогда участвовали до полумиллиона человек².

Самое активное участие в этом движении всенародного протеста приняли железнодорожники, которые сразу выдвинулись в авангард борьбы трудящихся за свои права. 12 января началась забастовка работников Главных мастерских и депо Курской, Казанской, Северной и Рязано-Уральской железных дорог Московского железнодорожного узла. В них были задействованы, согласно некоторым экспертным оценкам, свыше 4500 человек³.

С помощью политики кнута и пряника железнодорожной администрации удалось сначала локализовать забастовку пределами Московской губернии, а затем, 17–20 января добиться ее прекращения⁴. Случайно или нет, но эти действия совпали с попытками правительства нащупать новый стиль взаимоотношений с трудовым людом. Напуганное происходившими в стране «бунтами», оно в срочном порядке занялось «рабочим вопросом».

29 января увидел свет царский указ о создании особой комиссии под председательством сенатора Шидловского «для выяснения причин недовольства рабочих в Санкт-Петербурге и его пригородах»⁵. В нее планировалось ввести и представителей рабочих, которые с этой целью выделили 372 своих выборщика с 208 предприятий. Они-то и предъявили Шидловскому свой пролетарский счет: ряд требований, в числе которых были и такие, как свобода слова в комиссии и полная публичность всех ее заседаний⁶.

Однако, эти требования не были приняты и выборщики отказались участвовать в заседаниях комиссии Шидловского. Результатом стало новое резкое ухудшение социальной обстановки в стране, где постепенно начала формироваться революционная ситуация под непосредственным влиянием забастовок, в возобновлении которых ведущую роль вновь сыграли железнодорожники.

31 января забастовали работники Брестских мастерских, за которыми вскоре последовали другие железнодорожные рабочие Московского узла. 4 февраля прекратили работу машинисты и служащие Московско-Казанской железной дороги. Затем к ним стали подключаться рабочие и служащие других железных дорог России.

Это быстро придало ей характер всероссийской: согласно некоторым данным, тогда стачкой было охвачено 13 крупнейших железных дорог России⁶, а число ее участников колебалось, согласно подсчетам советского историка Б.П.Гусарова, между 140 и 150 тысячами человек. Причем на остальных, не охваченных забастовкой железных дорогах, среди их работников наблюдалось, по свидетельству современников, «сильное брожение», грозившее в любой момент превратить ее во всеобщую стачку на железнодорожном транспорте⁷.

Железнодорожная администрация пыталась воспрепятствовать подобному развитию событий, обратившись к привычному для нее чисто силовому решению возникшего трудового конфликта, начав увольнять наиболее активных забастовщиков. Эффект получился обратный ожидаемому: на защиту своих товарищей встали их кол-

леги по работе, которые в массовом порядке стали прекращать работу.

Вот как описывал тогда динамику развития данного процесса, член РСДРП, В.Д.Бонч-Бруевич: «[...] малейшее поползновение к обузданию вызывает единодушный отпор. Так было, например, на Казанской железной дороге. Забастовали телеграфисты и телефонисты – их решили рассчитать. Все служащие дороги в ответ на это подали заявления о своих требованиях. Их не удовлетворили. (И тогда. – *Р.В.*) немедленно вспыхнула стачка по всей огромной линии [...]»⁸.

Обстановка становилась критической. Заколебалось и железнодорожное начальство, часть которого – это были руководители на местах, – уже созрела до понимания необходимости идти навстречу бунтующим работникам железных дорог. Однако, «высшее начальство, отделенное от живого дела бесчисленными канцеляриями и кабинетами, находило «неприемлемыми» требования служащих, – писал М.Богданов, очевидец этих событий, – и, по русскому обычаю, приступило к карательным мерам для восстановления спокойствия на железных дорогах»⁹.

11.02.1905 было обнародовано Высочайшее повеление об объявлении военного положения на железных дорогах России. Отказ подчиниться ему грозил арестом до 7 дней, а участие в забастовке – тюремным заключением сроком от 4 до 8 месяцев¹⁰.

Для выполнения данного постановления были использованы, кроме постоянно действовавших тогда на железнодорожном транспорте подразделений жандармерии, воинские части. Они должны были обеспечить бесперебойную работу железнодорожного транспорта, даже если для этого приходилось приставлять к машинисту солдата в качестве сопровождающего на протяжении всего следования паровоза по маршруту¹¹.

Однако и эта мера не прекратила полностью стачку железнодорожников: например, на Московско-Казанской железной дороге стачка продолжалась еще почти две недели после введения военного положения, и участвовало в ней от 8 до 9 тысяч рабочих и служащих¹². Силь-

ное брожение имело место и на других железных дорогах. Все это вынудило МПС вплотную заняться изучением требований, содержащихся в петициях забастовщиков.

Делалось это обычно на заседаниях специальных комиссий, созданных начальством на некоторых железных дорогах, а также в процессе работы так называемого «особого совещания», которое заседало в Санкт-Петербурге с 11 по 16 марта. В результате 29.03.1905 был обнародован особый Циркуляр тогдашнего железнодорожного министра, князя Хилкова, в котором основные требования трудящихся-железнодорожников были отвергнуты, в том числе и из-за того, что их удовлетворение привело бы к «резкому нарушению доходов и расходов железных дорог» и «чрезмерному обременению казны», которого она не выдержит из-за тяжелого экономического положения страны, вызванного войной¹³.

Итак, самоотверженная борьба железнодорожников в защиту своих интересов не привела к желанному для них результату. Одной из основных, если не главной причиной этого было то, что их январско-февральские выступления, как свидетельствуют современники, проходили по сценарию стихийного бунта людей, доведенных, что называется, «до ручки» собственным бесправным положением¹⁴. Поэтому нет ничего удивительного в том, что кроме очередного острого приступа разочарования железнодорожного люда Циркуляром 29 марта, стала также не виданная до сих пор тяга к объединению своих сил в рамках собственной профессиональной организации, способной защитить интересы работников железных дорог.

Результатом этого стал созыв первого железнодорожного съезда, который проходил в Москве 20–21 апреля 1905 года с участием 60 делегатов от 10 казенных и частных дорог (в том числе, семи – от Московского железнодорожного узла)¹⁵. Он учредил Всероссийский железнодорожный союз (ВЖС), (В литературе тех лет иногда встречаются и другие названия ВЖС – Всероссийский союз железнодорожных служащих и рабочих и Всероссийский союз железнодорожников. Мы придерживаемся названия, которое дает устав ВЖС в редакции 1905 года.

(Прим. – Р.В.) избрал его руководящий исполнительный орган – Центральное бюро (Председатель – В.Н.Переверзев), сформулировал основные принципы организационного устройства и повседневной работы по защите насущных интересов работников железных дорог¹⁶.

Конституционной основой ВЖС стала так называемая «Платформа» Всероссийского железнодорожного союза. Она была создана путем широкого синтеза опыта борьбы в защиту профессиональных интересов работников, накопленного профсоюзами Западной Европы и Северной Америки. Однако, речь шла не о слепом копировании этого опыта или механическом переносе западных «моделей» профсоюзной деятельности, а о тщательном отборе тех новых профсоюзных «технологий» и концептуальных находок, которые были в состоянии принести реальную пользу железнодорожникам в борьбе за их интересы. Причем с учетом требований текущего российского момента, для которого было характерно не только заметное ухудшение материального положения работников, но также и стабильно неконструктивная реакция на этот факт власти предрержащих, резко политизировавшая чисто экономическую борьбу трудящихся, приведшая, в конце концов, к созданию в стране ситуации, весьма близкой к революционной.

Руководствуясь указанными соображениями, учредители ВЖС подчеркивали, что смыслом его существования объявляется «защита материальных, правовых, культурных и служебных интересов служащих и рабочих всех железных дорог». В то время как его «самой главной задачей» – «требование изменения существующего строя», которую он рассчитывал решить, опираясь, прежде всего и главным образом, на собственные силы, как организация, самостоятельно выступающая в общей политической борьбе и сохраняющая при этом полную свободу рук и независимость от политических партий¹⁷.

Составленная в таком духе «Платформа» Всероссийского железнодорожного союза, нашла понимание у наиболее социально-активных категорий железнодорожников, в том числе и у машинистов паровозных бригад. По

следние были представлены в ВЖС либо в качестве структурно-оформившихся союзов, либо действовали через своих представителей в соответствующих профессиональных секциях.

ВЖС возник, как говорится, в нужный момент и в нужном месте. Об этом свидетельствовало, в частности, быстрое расширение сферы его влияния среди железнодорожников. В мае 1905 года во Всероссийский железнодорожный союз вступили профсоюзы служащих 8 железных дорог Западного края и Царства Польского. А на проходившем с 22 по 24 июля в подмосковной Малаховке II съезде ВЖС присутствовали делегаты уже от 22 железных дорог России¹⁸.

Важным моментом в работе II съезда было поручение Центральному бюро ВЖС срочно подготовить, опираясь на концепцию «Платформы», Устав Всероссийского железнодорожного союза и явочным порядком ввести его в действие в качестве программного документа Союза, который подлежал окончательному утверждению на III съезде этой организации. Однако главным пунктом повестки дня II съезда стал вопрос о подготовке ко всеобщей политической стачке на железных дорогах России, которую ВЖС решил провести перед лицом полного нежелания железнодорожной администрации пойти навстречу требованиям железнодорожников под лозунгом – «За немедленный созыв Учредительного собрания». Конкретно же дату ее проведения должно было определить ЦБ ВЖС, исходя из особенностей складывающейся в стране ситуации¹⁹.

Встревоженное происходящим правительство попыталось, если не расколоть, то уж во всяком случае, отвлечь внимание железнодорожников на решение других интересующих их проблем. Оно созывает еще один Всероссийский железнодорожный съезд, так называемый I Всероссийский делегатский съезд железнодорожных служащих. Его участниками стали представители профессионального движения железнодорожников, выросшего из когда-то учрежденных правительством пенсионных и сберегательно-вспомогательных железнодорожных касс.

Съезд проходил в Москве с перерывами с 20 сентября по 25 ноября 1905 года. Он должен был разработать и принять устав пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс. Однако, как свидетельствует М.Богданов, его участникам довольно быстро стало «ясно, что едва ли труды съезда пойдут дальше министерских архивов»²⁰.

Надо сказать, что работа этого железнодорожного съезда проходила в обстановке заметного оживления забастовочного движения. Наиболее заметными событиями здесь стали забастовка печатников московской типографии Сытина, начавшаяся 19 сентября, и стачка, в которую с 27 сентября вошли рабочие сборочного цеха Брестских железнодорожных мастерских. К концу сентября в России уже бастовали, согласно некоторым экспертным оценкам, десятки заводов, фабрик и железнодорожных предприятий²¹.

Все это не могло оставить равнодушным делегатов железнодорожного съезда, основным вопросом повестки дня которого быстро стал вопрос о политической обстановке в стране. Съезд потребовал от правительства незамедлительного предоставления подданным Российской империи основных гражданских прав и, получив отказ, объявил Всеобщую железнодорожную стачку, поручив ЦБ ВЖС определить дату ее начала.

Но когда ЦБ предложил начать ее 4 октября, его поддержали лишь представители эсеровского крыла профсоюзов железнодорожников, входивших в ВЖС. Что же касается эсдеков, влияние которых в ВЖС к тому времени заметно возросло, то они заявили о своей неготовности начать забастовку в указанный срок, подчеркнув при этом, что ЦБ выбрало неподходящий момент для объявления всеобщей стачки. После короткой, но интенсивной дискуссии нашли компромисс: было принято решение в кратчайшие сроки подготовить план ведения железнодорожной забастовки, а уж затем, 7 октября начать ее, так сказать, во всеоружии²².

Однако на этот раз лопнуло терпение у низовых активистов профсоюзов ВЖС, которые явочным порядком стали входить в забастовку. В два часа утра 6 октября пре-

кратили работу машинисты товарных поездов Московско-Казанской железной дороги, которых тут же поддержали их коллеги-конторщики. Все вместе они направились в Управление Московско-Брестской железной дороги, где быстро склонили к забастовке тамошних служащих. Вечером того же дня прекратили работу железнодорожники станций Николаевка, Сокольники, Перерва и Сортировочная. И уже к ночи стачка стала выходить за пределы Москвы²³.

ЦБ ВЖС немедленно поддержало бастующих и с этого момента забастовочное движение в России стало быстро приобретать форму всероссийской политической стачки. В ней приняло участие около 700 тысяч железнодорожников (из 751 тысячи рабочих и служащих, занятых тогда на железных дорогах России²⁴), 519 тысяч фабрично-заводских рабочих и около 500 тысяч так называемых «городских демократических слоев»²⁵. И результатом этой «Октябрьской революции», как называли стачку современники, стал подписанный Императором 17.10.1905 Манифест о конституционных гарантиях обществу.

Реакция бастующих на него была неоднозначная. 18 октября ЦК РСДРП(б) призвал трудящихся к вооруженному восстанию с целью свержения царского правительства. С ним полностью солидаризировался и Московский комитет РСДРП(б) (большевики), который еще на своей июньской конференции принял решение начать подготовку к вооруженному восстанию, приступив к созданию боевых дружин в каждом районе города Москвы²⁶.

Иначе отреагировали на Манифест 17 октября членские организации ВЖС. 18 октября в Москве прошло заседание Московского стачечного комитета ВЖС, который принял решение рекомендовать бастующим прекратить забастовку с 19.10.1905. В тот же день оно было обсуждено и одобрено на сходках рабочих и служащих, состоявшихся в тот же день во всех управлениях Московских железных дорог.

Решение Московского стачкома было полностью поддержано ЦБ ВЖС. К нему присоединились и участники I делегатского съезда железнодорожных рабочих и служа-

щих, полагавшие, что всеобщая политическая стачка должна быть крайней мерой давления на правительство и не допускавших даже мысли о ее перерастании в вооруженное восстание²⁷.

После этого железнодорожники в массовом порядке начали выходить из забастовки сначала в Москве, а затем и в других регионах России. Такой поворот событий заставил скорректировать свою позицию и наиболее радикально-настроенную фракцию забастовщиков, находившуюся под влиянием большевиков. 19 октября МК РСДРП(б), получив известие о решении Московского стачкома ВЖС и результатах проведенного последними референдумами среди бастующих железнодорожников, обратился к трудящимся с призывом временно приостановить стачку, сосредоточив все усилия рабочих на подготовке вооруженного восстания²⁸.

Одним из важных ближайших последствий «Октябрьской революции» 1905 года было изменение поведения правительства в сфере трудовых отношений железнодорожной отрасли. Так, 21.10.1905 глава Российского правительства С.Ю.Витте принял делегацию Центрального стачкома ВЖС, которая с его согласия разослала по железным дорогам телеграмму, содержащую перечень подлежащих удовлетворению, согласованных с руководством страны требований забастовщиков. В числе них были не только чисто экономические требования железнодорожников, но и гарантии ряда гражданских свобод, вроде признания за работниками железных дорог права на создание профессиональных союзов, их участия в забастовках и в коллективных переговорах с администрацией по защите насущных интересов железнодорожников, проведение профсоюзных собраний в помещениях, принадлежащих железным дорогам, для обсуждения актуальных проблем работников, включая вопросы проведения о забастовок и некоторые другие²⁹.

Неудивительно поэтому, что в сложившейся обстановке небывалые доселе перемены были отмечены и в поведении железнодорожной администрации. Как свидетельствует М.Богданов, «железнодорожное начальство, прежде

всегда холодное и не входящее в нужды подчиненных, сразу переменяло свою политику. Оно стало внимательно относиться к требованиям союзных организаций и всячески избегать открытого столкновения. Многие начальствующие лица стали просить о зачислении их в союз и, называя подчиненных «товарищами», явно у них заискивали». В результате все союзные организации «были явочным порядком легализованы и в союз стали вступать железнодорожники целыми массами»³⁰.

Понятно, что отмеченные подвижки сыграли немало важную роль в том, что в железнодорожной отрасли стала быстро утверждаться атмосфера социального мира. Это проявилось не только в том, что железнодорожные забастовки стремительно пошли на убыль, фактически прекратившись к концу октября, но и в изменении настроений значительной массы железнодорожников, которые уже не помышляли о забастовках, так как «подавляющее большинство» из них, теперь уже «не сомневалось, — по словам того же М.Богданова, — что все (обещанные правительством. — Р.В.) свободы воплотятся в жизнь и нужды железнодорожников будут скоро удовлетворены»³¹.

Однако этот период попытки утвердить социальный диалог в трудовых отношениях оказался очень недолгим, ибо правительство вернулось к прежним силовым методам их регулирования и уже в ноябре 1905 года началось новое наступление реакции на трудящихся. Одним из первых под удар правительства попал Петербургский совет рабочих депутатов, на что пролетариат Санкт-Петербурга ответил забастовкой протеста. В ней приняли участие и железнодорожные служащие петербургского транспортного узла.

Однако это не остановило правительство. Оно усилило давление на трудящихся, приступив к фактической ревизии политических прав, обещанных Манифестом 17 октября. В результате, на железнодорожном транспорте вновь стала нарастать социальная напряженность, которую руководством ВЖС удавалось сдерживать с большим трудом.

В конце концов, Центральное бюро ВЖС принимает решение принять участие в конференции железнодорож-

ников, которую предполагалось созвать 05.12.1905 с целью обсуждения сложившейся ситуации и корректировки тактики противодействия наступлению реакции.

Надо сказать, что и на этот раз железнодорожная администрация проигнорировала факт заметного усиления социального брожения среди работников отрасли, перейдя к прямым репрессиям против членов ВЖС. В конце ноября был обнародован Циркуляр тогдашнего министра путей сообщения господина Немецзаева, который отменил для железнодорожников все свободы, объявленные Манифестом 17 октября. Затем стали поступать телеграммы о вынесении смертного приговора членам железнодорожного профсоюза г. Кушки за их принадлежности к ВЖС. В ответ железнодорожники пригрозили немедленным возобновлением забастовки, что вынудило правительство отступить и отменить этот приговор. Однако затем оно издает 2 декабря закон об усилении ответственности за забастовки.

05.12.1905 в Москве открылась конференция, на которой присутствовали делегаты от 29 железных дорог России³². А 6 декабря Советами рабочих депутатов, поддержанных наиболее радикальными течениями социалистического движения России, прежде всего, большевиками, была объявлена всеобщая политическая забастовка. Получив известие об этом, делегаты железнодорожной конференции на своем заседании принимают решение объявить всеобщую политическую железнодорожную стачку 07.12.1905. В ночь на 7 декабря конференция рассылает телеграмму по всем направлениям железных дорог России с уведомлением трудящихся о принятом решении, в которой говорилось:

«Товарищи! Правительство, уступившее под давлением всеобщей октябрьской забастовки и объявившее 17 минувшего октября Высочайший манифест о свободе слова, собраний и неприкосновенности личности, теперь отказывается от своего манифеста; вместо свободы слова оно закрывает лучшие газеты, вместо свободы собраний — грозит тюрьмой за участие в железнодорожном и почтово-телеграфном союзах, вместо неприкосновенности личнос-

ти – арестовывает Советы рабочих депутатов в Петербурге, членов крестьянского союза в Москве и прочих граждан в других местностях России. Оно выбрасывает сотни тысяч фабрично-заводских рабочих на улицу, оно усмиряет голодных крестьян с помощью генерал-адъютантов и пулеметов, оно предаёт военно-полевому суду восставших солдат и матросов.

Товарищи! Каждый из нас понимает, что без упомянутых выше свобод и наших союзных организаций, наше экономическое и правовое положение не только улучшится, но станет хуже [...].

Дальше терпеть нельзя! Правительство вызывает нас на новый бой. Пусть, будет так! Вина за последствия падает на преступное петербургское правительство [...].

Итак, товарищи, смело и дружно на борьбу за освобождение всего народа. Мы не одни, городской пролетариат, трудовое крестьянство и сознательная часть армии и флота уже восстали за народную свободу, за землю, за волю»³³.

Так началась знаменитая всеобщая декабрьская политическая стачка 1905 года, в которой железнодорожники играли роль одной из ведущих сил. Ее накал был таков, что она быстро переросла в Москве и некоторых других местностях России в вооруженное восстание, которое правительству удалось подавить через максимальное напряжение сил и ценой многих жизней россиян.

Дорого заплатил за свое участие в декабрьской забастовке и Всероссийский железнодорожный союз. Но уничтожить его тогда правительству не удалось. И уже с первых месяцев 1906 года ВЖС начал возрождаться. А в декабре 1906 года он провел в Таммерфорсе свой III съезд, на котором присутствовали делегаты от 19 железных дорог, представлявшие 15 тысяч членов ВЖС. Согласно некоторым экспертным оценкам, это было вдвое больше, чем в пик наибольшего влияния ВЖС, которого он достиг после «Октябрьской революции 1905» года³⁴.

Таким образом, трагические события 09.01.1905 запустили в действие механизм самоорганизации трудящихся. В результате в России появилось массовое профсоюзное движение, которое сыграло ведущую роль в первой российской революции 1905–1907 годов.

Возникшие тогда профессиональные союзы формировались, вопреки утверждениям некоторых руководителей традиционных профсоюзов, совсем не как «профсоюзы будущего СССР»³⁵. Уже хотя бы потому, что в концептуальном калейдоскопе тогдашнего профсоюзного движения России советская «модель» профсоюзной деятельности попросту отсутствовала. Даже у большевиков, ее изобретателей, которые в то время все свои усилия направляли на то, чтобы ввести активно развивавшийся после январских событий 1905 года процесс профсоюзного строительства в русло избранной ими политической стратегии.

В этой своей деятельности большевики потерпели фиаско. Профсоюзное движение периода первой российской революции (1905–1907 годов) формировалось и развивалось по преимуществу вне среды идейно-политического влияния большевиков. Тогда оно действовало на базе того набора ценностей, которые сегодня составляют фундамент свободного профсоюзного движения цивилизованных стран рыночной демократии. И в этом своем качестве оно никак не может считаться прямым предшественником традиционных профсоюзов, как известно, положивших в основу своей деятельности несколько видоизмененную классическую советскую концепцию профсоюзной деятельности.

Особенно ясно это становится, когда речь заходит о деятельности такого объединения традиционных профсоюзов, действующих сегодня на железнодорожном транспорте, как РОСПРОФЖЕЛ. По характеру своей повседневной деятельности и менталитету своих руководителей он никак не может претендовать на роль прямого наследника первых железнодорожных синдикатов. Его исторической предтечей следует считать лишь те профессиональные союзы, которыми руководили в 1917-1918 годах

представители большевистской фракции РСДРП. Причем не всей, а той ее части, которая, категорически отвергая принципы свободного профсоюзного движения, не только рассматривала профсоюзы в качестве «приводного ремня» партии большевиков, но и неустанно боролась так же за то, чтобы превратить их «в органы социалистической власти», действующими «в соподчинении с другими организациями по проведению в жизнь новых начал организации хозяйственной жизни»³⁶.

Результат деятельности этих людей известен: сначала ими был уничтожен ВИКЖЕЛЬ – высший исполнительный орган воссозданного в 1917 году Всероссийского железнодорожного союза, а затем – расформированы те его членские профсоюзные организации, в том числе и ПАРОВОЗОСОЮЗ, руководители которых были не согласны с большевистской концепцией деятельности профсоюзов. На обломках свободного профсоюзного движения транспортников в сентябре 1920 года был создан Объединенный всероссийский производственный союз работников железнодорожного и водного транспорта (Союз транспортных рабочих), который возглавил такой известный «демократ», как Лев Троцкий.

А вскоре последовала еще одна структурная реформа. В октябре 1922 года Союз транспортных рабочих «разукрупнили» на Профсоюз водников и Всероссийский союз работников железнодорожного транспорта. Этот последний, действительно, уже функционировал как «профсоюз будущего СССР». С него-то руководители сегодняшнего РОСПРОФЖЕЛа и должны отсчитывать свою собственную историю.

Что же касается свободного профсоюзного движения на железнодорожном транспорте России, то первые его представители обозначили себя еще до начала революции 1905–1907 годов. Однако, как о массовом явлении, о них заговорили весной 1905 года, когда железнодорожные служащие и рабочие – участники январско-февральских забастовок создали свое собственное объединение профессиональных союзов – ВЖС, которому суждено было сыграть выдающуюся роль в первой российской революции.

Произошло это в немалой степени потому, что ВЖС представлял собой, практически, один из первых в тогдашней России прототипов производственного профессионального союза, созданного на базе умелого синтеза соответствующего опыта западноевропейского и североамериканского профдвижения и собственно российского опыта борьбы в защиту профессиональных интересов железнодорожников. От объединений профсоюзов, существовавших в СССР под названием «производственной» или «отраслевой профсоюз» ВЖС эпохи 1905–1907 гг. отличался принципиально и, в том числе, гибкой, бесспорно демократичной оргструктурой, которая позволяла ему оперативно реагировать на изменения в настроениях основной массы своих членов и умело защищать их интересы на доступных ему уровнях механизма регулирования трудовых отношений, в том числе и с помощью всеобщей стачки, если в таковой была нужда.

Другой причиной, позволившей ВЖС играть роль одной из ведущих сил в первой российской революции, была оригинальная схема его участия в политической жизни страны, где он выступал как своеобразный «политический профсоюз». Иными словами, как политически весьма активный профсоюз, который пытался оказывать прямое воздействие на политическую жизнь страны, сохраняя при этом полную свободу рук в своих демаршах в сфере «большой политики» и независимость от какой-либо партии, тем более, от «партии власти», и не выходя при этом за рамки своей функции социальной защиты профессиональных интересов своих членов.

Созданная ВЖС в 1905–1906-х годах концепция профсоюзной деятельности использовалась некоторыми профсоюзами железнодорожников вплоть до апреля 1921 года, когда на Китайско-Восточной железной дороге прекратила свое существование последняя структура Всероссийского профсоюза паровозных бригад, одной из ведущих членских организаций ВЖС. Однако немало идей Всероссийского железнодорожного союза были реализованы в живой профсоюзной работе свободных профсоюзов нашей страны.

На железнодорожном транспорте, например, они лежат сегодня в основе деятельности РПЛБЖ. Он не только официально считает себя продолжателем дела первых железнодорожных синдикатов, но и постоянно доказывает это конкретными действиями в защиту прав и насущных интересов своих членов, а в их лице – всех работников железнодорожного транспорта России.

Примечания

1. Добровольский А., «Ошибка императора». – МК, 22.01.2005.
2. Там же.
3. Гусаров Б.П., «Локомотив революции. Железнодорожники Московского узла в революции 1905–1907 гг.». – М., 1989, с. 17 (далее – Гусаров Б.П., «Локомотив революции...»).
4. Филатов Л.Г., «Железнодорожники Московско-Казанской железной дороги во всероссийской октябрьской политической стачке 1905 года». НИИ языка, литературы, истории и экономики при СМ Мордовской АССР. Труды. Вып.21. Серия историческая. – Саранск, 1961, с. 123.
5. *Малая энциклопедия* по международному профдвижению. – М., Издание Профинтерна, 1927, с. 837.
6. Там же.
7. М.Б-ов (Богданов), «Очерки по истории железнодорожных забастовок в России». – М., Товарищество типографии А.И.Мамонтова, 1906, с. 4; Гусаров Б.П., «Железнодорожники России в революции 1905–1907 годов». Автореферат на соискание ученой степени доктора исторических наук. – М., 1994, с. 22 (далее – Гусаров Б.П., Автореферат).
8. «Вперед», 1905, №10, 2 марта, цит. по: Гусаров Б.П., «Локомотив революции...», с. 20.
9. Богданов М., ук. произв., с. 21.
10. Там же.
11. Гусаров Б.П., «Локомотив революции...», с. 19.
12. Богданов М., ук. произв., с. 4; Филатов Л.Г., ук. произв., с. 123.
13. Богданов М., ук. произв., с. 23, 24.
14. Там же, с. 4; Гусаров Б.П., «Локомотив революции...», с. 5.
15. Богданов М., ук. произв., с.25; Комиссия по изучению истории профессионального движения в России. (Истпроф ВЦСПС); «1905–1907гг. в профессиональном движении. I и II всероссийские конференции профессиональных союзов». – М., 1925, Изд-во ВЦСПС, с.161 (далее – «1905–1907 гг. в профессиональном движении...»); Гусаров Б.П., «Локомотив революции...», с. 21; Большаков В., «Профессиональное движение на железных дорогах России (Краткая историческая справка)», с. 1, текущий архив РПЛБЖ.

16. *Богданов М.*, ук. произв., с. 25–28.
17. Там же, с. 26–27, 60–61.
18. Там же, с. 29; *Филатов Л.Г.*, ук. произв., с. 134.
19. *Большаков В.*, ук. произв., с. 1.
20. *Богданов М.*, ук. произв., с. 31.
21. *Гусаров Б.П.*, «Локомотив революции...», с. 30–32.
22. *Богданов М.*, ук. произв., с. 31.
23. *Богданов М.*, ук. произв., с. 32; *Филатов Л.Г.*, ук. произв., с. 139.
24. *Гусаров Б.П.*, «Автореферат...», с. 15.
25. Советская историческая энциклопедия. – М., 1963, т. 3, с. 464.
26. *Филатов Л.Г.*, ук. произв., с. 151–153; *Гусаров Б.П.*, «Локомотив революции...», с. 28.
27. *Филатов Л.Г.*, ук. произв., с. 146.
28. Там же, с. 156.
29. *Богданов М.*, ук. произв., с. 38.
30. Там же, с. 37.
31. Там же, с. 42.
32. Там же, с. 44.
33. Там же, с. 43–44, 46.
34. *Гусаров Б.П.*, «Локомотив революции...», с. 80.
35. ФНИР-ВКП-АТиСО. Материалы научно-практической конференции «Профсоюзам России – 90 лет». 19.10.95, 1996, с. 45.
36. Из резолюции X съезда РКП(б). 14.03.1921 «О роли и задачах профсоюзов». В сб.: «КПСС о профсоюзах». – М., Профиздат, 1977, с. 98.

1.3.

В.Большаков, Профессиональное движение на железных дорогах России (Краткая историческая справка).

Часть первая. 1858–1916 годы

1858–1904 годы

«Формы профдвижения: артели, кассы и общества взаимопомощи, пенсионные кассы, ремесленные собрания и т.д. – предшествовавшие профсоюзам и объединявшие рабочих и служащих, начали появляться на железных дорогах России с середины XIX века. Первой из них была Вспомогательная касса для рабочих и служащих в железнодорожных мастерских Николаевской железной дороги (учреждена в 1858 году). К 1905 году возникло до 25 таких объединений, они создавались адми-

нистрацией железных дорог и находились под ее контролем (от 1/3 до 1/2 членов их правлений назначались администрацией).

Первое объединение, созданное, насколько мне известно, самими работниками – это Вспомогательная касса рабочих Ревельских мастерских Балтийской железной дороги (учреждено в 1883 году). На территории современной России самое раннее такое объединение – Ссудосберегательная и вспомогательная касса служащих и рабочих в Людиновском и Сукремльском заводах и на Мальцевской железной дороге (Орловско-Брянский район; учреждено в 1893 году). К 1905 году таких возникло не менее 6–7.

Самые ранние профсоюзы на железных дорогах России возникли в 1903 году. Согласно некоторым свидетельствам, тогда уже действовали: **Союз паровозных бригад** (Забайкальская железная дорога)¹ и **Союз железнодорожных служащих** (Черноморская ж/д)².

1905–1916 годы

На I железнодорожном съезде (20–21.04.1905, Москва) был создан **Всероссийский железнодорожный союз** (ВЖС). Председатель Центрального бюро ВЖС – В.Н.Переверзев. ВЖС объединял железнодорожников без различия профессий. Лидеры ВЖС, преимущественно эсеры, считали профессиональные союзы отживающей формой организации из-за излишней узкости их функций (урегулирование отношений с работодателем). ВЖС ставил перед собой целью организацию железнодорожного хозяйства на началах самоуправления, что считалось возможным только после свержения самодержавия. Отсюда статус ВЖС (по самоназванию) – *«профессионально-политическая»* организация³. ВЖС вступил во Всероссийский Союз Союзов – объединение политических организаций (Союз равноправия женщин, Союз для достижения равноправия еврейского народа в России и других, подобных ВЖС союзов (инженеров и техников, российских писателей и адвокатов и т.п.) – во главе с лидером Партии кадетов П.Н.Милюковым⁴.

Первоначально Всероссийский железнодорожный союз включал 10 железных дорог, в том числе 7 – Московского узла. Постепенно разрастаясь, ВЖС вступил в прямую конфронтацию с правительством. II съезд ВЖС (июль 1905 года) взял курс на Общежелезнодорожную политическую стачку под лозунгом «немедленный созыв учредительного собрания»⁵. В ходе подготовки стачки в дело вмешалась еще одна сила, не входившая в ВЖС и выросшая из когда-то учрежденных правительством пенсионных железнодорожных касс – **Всероссийский железнодорожный съезд** (I Всероссийский делегатский съезд железнодорожных служащих, который проходил с перерывами с 20.09.1905 по 25.11.1905). Съезд был создан МПС для решения вопроса о пенсионной реформе, но занялся обсуждением политических и профессиональных вопросов железнодорожников. Потребовал от правительства предоставления подданным России основных гражданских прав и получив отказ, ВЖС объявил Всеобщую железнодорожную забастовку. Установив дату ее начала – 12.10.1905. Однако стачка началась раньше. Ее инициаторами стали машинисты и конторщики Московско-Казанской железной дороги⁶. Результатом «Октябрьской революции» (как называли стачку современники) был подписанный 17 октября Императором Манифест о конституционных гарантиях обществу.

Вскоре ВЖС снова был загнан в подполье: после декабря 1905 года кризиса власть набрала силу и, вводя чрезвычайное положение на разных дорогах, начала разгон там организаций ВЖС. В марте 1906 года был принят закон об объединениях рабочих и предпринимателей, по которому железнодорожникам вовсе запрещалось иметь профсоюзы (как организации, исполняющие функции посредников между работодателями и работниками). Создание таковых каралось как уголовное преступление.

Перестав действовать на постоянной основе, в 1908 году ВЖС распался⁷.

С осени 1905 года на разных железных дорогах стали возникать объединения машинистов паровозных бригад, либо как отдельные организации **Паровозосоюза** (Парсо-

юза), либо как профессиональные секции ВЖС. Но они не смогли объединиться, и через пару лет исчезли. В 1907 году в Одессе и Благовещенске возникли легальные Общества машинистов, в функции которых, помимо взаимопомощи, входила организация бюро занятости, учебных мастерских, лекций по вопросам кооперации и профдвижения.

У других линейных профессий: агентов службы движения, службы пути, кондукторов, конторщиков, поездных осмотровиков, истопников и проводников вагонов и др. – также были особые профсоюзы⁸. Однако ареал их распространения был уже, чем у паровозников. У рабочих железнодорожных мастерских действовала пара десятков малочисленных и изолированных профсоюзов⁹. Чаще всего они в ВЖС не входили. Находились, в основном, под влиянием большевиков или эсеров¹⁰. Существовало также множество обществ и касс взаимопомощи, а также других форм профессионального движения.

(Все даты даются по ст. ст. – Прим. Б.В.)

Примечания

1. Мильштейн Е., Профессиональные союзы в 1905–1907 годах, Москва, Профиздат, 1941, с.20.

2. В Российском государственном историческом архиве (РГИА, СПб) есть опись дел по этому союзу, как указано в ней, за период с 1903 по 1920 год. Однако эти данные требуют проверки.

3. Сначала ВЖС был объявлен профессиональным союзом, но затем (под давлением его эсеровского крыла) изменил статус на профессионально-политический. См.: Устав Всероссийского железнодорожного союза, составленный Центральным Бюро Союза, согласно постановлению Второго Съезда 22–24.07.1905 – Вильна, 1905.

4. В Уставе Всероссийского Союза Союзов (ВСС) говорилось, что он *«есть орган, объединяющий на федеративных началах автономные российские союзы, ведущие борьбу за политическое освобождение России на началах демократизма»*. Сжатая справка по деятельности ВСС в 1905–1906 годах дана в примечаниях ко 2-му изданию «Сочинений» В.И.Ленина (Т.VIII: 1905. – М.-Л., 1929. – С. 484–485. – Прим. 53; Т.IX: 1906. – М., 1932. – С. 484–485. – Прим. 9). О председательстве Милюкова в ВСС см.: Политическая партия России. Конец XIX – первая треть XX века. Энциклопедия. – М., 1996. С. 363.

5. Ленин В.И., Сочинения. – Т.Х: 1906–1907. – М.-Л., 1928. – С. 456. – Прим. 25.

6. Это произошло еще 06.10.1905 (Ростов Н. Железнодорожники в революционном движении 1905 года. – М.-Л., 1926. – с.69). К моменту объявления Всеобщей стачки в Москве бастовали уже многие предприятия и учреждения.

7. Дольше других, до конца 1909 года, продержался Ташкентский Райком Туркестанского отдела ВЖС.

8. Неплохой обзор железнодорожных профсоюзов на Забайкальской и Сибирской дорогах, возникших в 1905–1906 годах, дал Г.А.Терюшков (Большевики во главе профсоюзного движения Восточной Сибири в период первой русской революции. Улан-Удэ, 1960, с: 18, 23–30 (далее – Терюшков – 1960...))

9. Был также крупный Союз рабочих и мастеровых депо Забайкальской железной дороги (до 2500 членов, который имел влияние на организованных железнодорожников на других дорогах) (Терюшков – 1960... – С. 137 и др.).

10. Неполный список железнодорожных профсоюзов в России до Февральской революции см.: Профессиональные союзы рабочих России. 1905 – февраль 1917 годы: Перечень организаций / сост. И.С.Розенталь. – М., 1985. – Вып. 1–2.

2.

От «январского бунта» до учредительного съезда Всероссийского железнодорожного союза

2.1.

Требования саратовских железнодорожных рабочих
и служащих в январской забастовке 1905 года:

а) Требования рабочих депо и мастерских:

1. Восьмичасовой рабочий день.

Признано возможным установить девятичасовой рабочий день, причем работы начинаются в 7 утра и кончаются в 5.30 вечера с перерывом для обеда на 1,5 часа, от 11.30 до 1 часа.

2. Отмена сдельных работ и повышение поденной платы на 100%.

*Так как система сдельной работы представляет на-
иболее справедливый способ оценки личного труда каж-
дого рабочего, то отмена признана невозможной.*

3. Отмена сверхурочных работ.

Такие работы будут применяться только в исключительных случаях и при согласии оставляемых на эти работы.

4. Отмена штрафов и обысков.

Денежные штрафы и обыски отменяются, причем будут выработаны правила участия самих мастеровых в охране общественного имущества.

5. Улучшение санитарных условий в помещениях, где производятся работы (устройство электрического освещения, вентиляторов и пр.).

Будут приняты меры по возможности в 1905 году.

6. Выдача платы за дни болезни.

Существующий порядок отменяется и уплата будет производиться за все больные дни.

7. Ускорение разрешений пособий за увечья по мировому соглашению.

Будут приняты меры.

8. Расширение школ для дней рабочих.

Будет возбуждено ходатайство об увеличении кредитов на школьное дело.

9. Вежливое обращение со стороны администрации и мастеров.

Будет сделано подтверждение всем служащим.

10. Увольнение мастера Берлиса, мастера сборного цеха Ивонина, помощника мастера токарного цеха Понятина. В депо – смещение начальника депо Бенешевича и табельщика Бойцова.

Не признано возможным и справедливым подвергать репрессии кого-либо по одному голословному заявлению. Рекомендовано недовольным заявить претензию особой комиссии, причем объявлено, что подача заявлений никаких неприятных последствий для заявителя иметь не будет.

11. Уплата заработка за две недели в рабочее время.

Изъявлено согласие.

12. Уплата за царские дни.

Работы в царские дни будут производиться, если окажется желающих работать не менее 1/4 мастеровых

данного цеха. Уплата будет производиться, как за праздничные дни.

13. Приглашение женщин – врачей для подачи помощи семьям мастеровых.

Предложено старшему врачу при первой возможности заменить мужчину врача при мастерских женщиной – врачом.

14. Снабжение столяров общественным инструментом.

Изъявлено согласие.

15. Увеличение платы слесарям за командировки для сопровождения паровозов.

Уплачивать двойную поденную плату за каждые сутки командировки.

16. Увеличение платы чернорабочим.

Увеличить с 50 до 60 копеек.

17. Уплата за дни забастовки.

Уплатить всем начавшим работу с утра 19/I; не вышедшие в этот день на работу считаются уволенными по желанию с 12 января и получают расчет.

б) Требование паровозных бригад Саратовского депо:

Некоторые требования: восьмичасовой рабочий день, отмена штрафов, улучшение санитарных условий, увеличение школ, вежливое обращение, приглашение женщины врача, увольнение некоторых лиц – аналогичны с вышеизложенными, и ответы администрации одинаковы. Самостоятельны следующие требования:

1. При уплате жалованья за дни болезни присчитывать поверстные или суточные в размере 50% среднего заработка.

По этому поводу будет сделано представление в правление общества об уплате жалованья в полуторном размере за время болезни при продолжительности ее выше 2 недель.

2. Обеспечение служащих в случае получения увечья выдачею до суда 50% месячного жалованья.

Будет выдаваться ссуда в размере половинного окладного содержания в счет вознаграждения.

3. Заработок паровозной бригады должен составлять: машинист пассажирских – не менее 160 руб. в месяц; то-варных – 120 руб., маневровых – 80 руб. Заработок по-мощников должен равняться $\frac{2}{3}$ заработка машинистов и из этой суммы не должно делать вычетов за перерасход топлива.

Будет сделано представление правлению об увеличе-нии поверстных денег на однопутных участках – за пер-вые две тысячи верст каждого месяца для машинистов с 15 до 18 руб., для помощников – с 7 руб. 50 коп. до 9 руб. на каждые 1000 верст. Маневровым бригадам с введением трехсменных дежурств устанавливается плата в раз-мере 1 руб. 60 коп. машинистам и 80 коп. помощникам за каждое дежурство. Вычеты за перерасход топлива под-лежат удержанию только из премий по топливу и на су-точные или поверстные обращены быть не могут.

в) Требования служащих Рязано-Уральской железной дороги и ответы ж.-д. начальства:

В виду неудовлетворительности нашего экономичес-кого и правового положения не только, как служащих, но и как граждан России, а также в виду произвола и наси-лий, которые совершаются на наших глазах над забасто-вавшими рабочими, служащие управления Рязано-Уральской жел.д. находят невозможным продолжать за-нятия, вследствие чего, прерывая их, предъявляют сле-дующие требования:

1. Немедленная отмена всех законов и административ-ных распоряжений, нарушающих неприкосновенность личности и жилища, стесняющих свободу передвижения, свободу слова и печати, свободу собраний, стачек и сою-зов, свободу совести и вероисповедания.

2. Немедленное прекращение всех дел по политичес-ким преступлениям, освобождение и восстановление в правах лиц, пострадавшим по таковым делам.

3. Вслед за выполнением всех указанных требований мы признаем безотлагательно необходимым немедлен-ный созыв всенародного Учредительного Собрания, из-бранного на основании всеобщей, равной, прямой и тай-

ной подачи голосов: 1) для уничтожения экономических и правовых остатков крепостного права; 2) для выработки основного закона российской империи, обеспечивающего за населением страны беспрепятственное участие в законодательстве и управлении страной; 3) для прекращения войны и заключения мира с Японией.

В политических требованиях мы видим единственную гарантию прочности и улучшения нашего экономического положения, улучшения. Которое может быть отчасти осуществлено удовлетворением следующих требований правового и экономического характера:

1. Оставление на службе всех участников забастовки как в управлении, так и на линии.

2. Уплата жалованья за время забастовки.

Если нормальный ход занятий начнется 19 января, то участники стачек будут оставлены на службе без какого-либо вычета из их содержания.

3. Коренной пересмотр устава пенсиейной кассы при непосредственном участии служащих.

Пересмотр будет допущен.

4. Уничтожение порядка приема, перемещения и увольнения служащих по исключительному усмотрению начальства.

Так как ответственность за успешное ведение дел лежит на начальствующих лицах, то требование не приемлемо.

5. Учреждение бюро из служащих для решения вопроса о недоразумениях служащих между собой и начальством, при чем дисциплинарные наказания могут быть налагаемы только с согласия этого бюро.

Выражается принципиальное согласие на выработку правил участия самих служащих в определении мер взыскания, налагаемых за более важные проступки, а также право рекомендаций сослуживцев на повышение.

6. Установление правильной системы отпусков для штатных и нештатных служащих: каждый служащий пользуется правом ежегодного отпуска не менее одного месяца, и без согласия служащего отпуск не может быть отменен.

Будет сделано представление правлению об исключении из существующего положения об отпусках в параграфе 68 слов: «имеет право рассчитывать», с заменой их «имеет право».

7. Каждый служащий дороги, штатный или нештатный, должен получать ежегодно награды не менее месячного жалованья.

Основания, по которым управление дорогой распределяет наградные суммы, будут выработаны при участии представителей от служащих.

8. Оклад жалованья низших агентов дороги через каждые два года должен прогрессивно увеличиваться на 2% до удвоения первоначального оклада.

Выражая принципиальное согласие на установление порядка увеличения жалованья в зависимости от лет службы, дать определенное указание, как это будет осуществлено, невозможно.

9. Минимальный оклад при поступлении на службу конторщика, телеграфиста и чертежника должен быть не менее 35 руб.

Минимальный оклад устанавливается с 01.02.1905 не ниже 35 руб. в месяц, что будет применено и к ныне состоящим на службе.

10. 01.01.1905 всем служащим дороги, получающим менее 120 рублей, увеличить жалованье на 20%.

Снято с очереди, так как расходы не по силам для предприятия.

11. Уничтожение бесплатных вечерних занятий не только в управлении, но и на линии.

Будет подтверждено о соблюдении установленного порядка платы за вечерние работы.

12. Уменьшение числа рабочих часов в управлении до 5 часов для телеграфистов и дежурных вообще по станциям агентов обязательно трехсменное дежурство, то есть 12 часовое дежурство с перерывом на 2 часа днем для обеда, а ночью для отдыха, и 24 часа свободных.

Пятичасовой рабочий день вводится с 1 февраля, при чем управляющий дорогой рассчитывает, что продуктивность работы будет такая же, как в настоящее время.

Примечание: для телеграфистов устанавливается трехсменное дежурство.

13. В случае удовлетворения всех означенных требований со стороны администрации дороги разработка подробностей должна быть произведена при участии забастовавших или их представителей.

Разработка подробностей будет делаться при участии представителей от служащих.

14. Для совместного обсуждения и предъявления администрации дороги надлежащих вопросов должна быть представлена свобода собраний.

Для обсуждения служащими деталей по вышеизложенным пунктам будут разрешаться собрания каждый раз с особого разрешения на то управляющего дорогой.

(Н.Ростов, «Железнодорожники в революционном движении 1905 года. Краткий исторический очерк». Истпрофтран. — М., Издание ЦКЖД-Ленинград, 1926).

2.2.

Список требований участников февральской железнодорожной стачки 1905 года

В ходе февральской забастовки «[...] служащие предъявили своему начальству целый ряд требований. Требования эти по всем дорогам почти аналогичны, если не считать некоторые требования местного характера. Квалифицируя требования железнодорожных служащих, мы получим следующий перечень:

1. организация постоянного бюро из выборных служащих для разработки и освещения всех вопросов, касающихся служащих;

2. учреждение товарищеского суда чести;

3. свобода собраний, касающихся нужд служащих, в помещениях управления дороги и во внеслужебное время;

4. учреждение библиотек и читален для служащих;

5. пересмотр Устава пенсионных касс;

6. составление, при участии служащих, общего положения о служащих;
7. увеличение содержания служащих и рабочих;
8. установление минимального оклада для служащих и установление периодических прибавок к содержанию;
9. прекращение не платных сверхурочных занятий и установление полуторной платы за сверхурочную работу;
10. урегулирование правил о наградах и пособиях;
11. уравнивание женщин в правах по службе с мужчинами;
12. установление для всех конторских служащих 6-часового, а для занимающихся физическим трудом – 8-часового рабочего дня;
13. улучшение постановки врачебного дела;
14. отмена штрафов;
15. оставление на службе лиц, принимавших участие в забастовке, без всяких вредных последствий для них...»

(М.Б-ов [Богданов], «Очерки по истории железнодорожных забастовок в России». – М., 1906, с.19–20.
Далее – М.Богданов, ук.произв.).

2.3.

«Платформа ВЖС, принятая I съездом Всероссийского железнодорожного союза (Москва, 20–21.04.1905)

«Недолгий, но поучительный опыт железнодорожного движения ясно и определенно показал, что всякие ходатайства и просьбы служащих и рабочих об улучшении их положения останутся тщетными и бесполезными до тех пор, пока положение служащих и рабочих будет зависеть исключительно от произвола всемогущей бюрократии. Под влиянием страха перед готовящимися волнениями и забастовками железнодорожная администрация может надевать различных обещаний, но как только страх проходит, движение затихает, и временная выборная организация, руководящая движением, прекращает свое существование, железнодорожная администрация или довольно бесцеремонно уклоняется от исполнения своих обещаний,

или преподносит их под таким соусом, при котором они совершенно не отвечают желаниям служащих и рабочих и не вносят никаких изменений в их положение. Вывод из всего этого может быть только один: чтобы улучшить свое положение служащие и рабочие должны, оставив прежние приемы мирных просьб и ходатайств, направить все свои усилия на создание профессионального Союза, который мог бы охватить и объединить, по возможности, служащих и рабочих самых разнообразных профессий. Но как бы ни была велика солидарность железнодорожных тружеников в деле профессионального Союза, жизненность и плодотворность последнего немыслимы без наличности тех государственно-правовых норм, которые только и могут гарантировать успешное развитие всякой общественной самостоятельности. Здесь мы встречаемся с такими общеполитическими нуждами нашей родины, как свобода слова, печати, собраний, союзов, стачек, неприкосновенность личности и жилища. Отсюда вторым следствием, вытекающим из общих условий всякой профессиональной борьбы, является необходимость поставить деятельность Союза железнодорожных служащих на политическую почву. В таком понимании неотложных нужд русской действительности железнодорожные служащие и рабочие будут идти рядом со всеми, уже выступившими на путь освободительной борьбы. В частности, железнодорожный Союз ставит себе задачей корпоративную организацию железнодорожных тружеников и согласование коллективных действий их в области профессиональных и общегражданских интересов. В виду того, что контингент служащих российских железных дорог охватывает массу лиц самых разнообразных служебных положений и не однороден по социальному составу (рабочие, машинисты, инженеры, служащие в управлениях и т.д.), объединяющая их организация не может присоединиться в полном своем составе ни к одной из существующих политических партий. Целью Союза является защита материальных правовых, культурных и служебных интересов служащих и рабочих всех железных дорог, что может быть достигнуто лишь при наличности демократического государственного строя. Поэтому самой

главной задачей Союза является требования изменения существующего государственного строя, и, как логическое следствие этого, требование созыва народных представителей с законодательной властью, выбранных всем населением страны, на началах всеобщей, равной, прямой и тайной подачи голосов без различия пола, национальности и вероисповедания. Эти условия представляют собой тот минимум, который позволит Союзу объединить большинство лиц и групп, принадлежащих к различным политическим партиям. Не считая, однако, возможным ограничиваться голым провозглашением принципов и желая стать с первых же шагов на путь корпоративной деятельности, Союз берет на себя и фактическое осуществление в пределах железнодорожной корпорации свободы слова и собраний, а так же организацию стачек, как частных, так всеобщих и допускает организационное самоопределение могущих возникнуть в среде железнодорожных корпораций профессиональных рабочих союзов».

(М.Богданов, указ.произв., с. 25–28)

2.4.

Организационные принципы ВЖС, принятые на I съезде Всероссийского железнодорожного союза

Членами союза могут быть как служащие, так и все лица, кои имеют непосредственное отношение к железнодорожному делу, как, например, работающие на железных дорогах артельщики, рабочие и служащие заводов вагонных, шпалопропиточных и т.д., при условии удовлетворения лишь тем общественно-моральным требованиям, которые должны быть предъявляемы к членам каждой корпорации, преследующей общественные задачи.

Лица, входящие в состав союза, образуют на каждой отдельной дороге местные отделения союза, которые составляют либо слитные группы служащих различных служебных профессий, либо – целый ряд корпоративных организаций по роду службы, например, группы маши-

нистов, телеграфистов, линейных агентов движения, рабочих депо, ремонтных рабочих, служащих управления и т.д. Все эти лица организуют профессиональные группы на выработанных ими самими началах, не противоречащих целям союза. Если дорога разбита на профессиональные группы, то каждая из последних назначает одного или нескольких представителей, которые в совокупности и составляют центральную организацию дороги, т.е. местное отделение союза. Профессиональные группы входят в состав местного отделения союза по свободному соглашению на правах полной экономии в вопросах внутренней своей организации.

На центральной организации дороги, т.е. местном отделении союза, лежит обязанность вносить определенную планомерность и согласованность в работу всех объединенных групп на данной дороге, объявлять время и начало окончания забастовок и способствовать широкому развитию на дороге организационной деятельности на началах, положенных в основу союза. Для успешности достижения намеченных целей в программу деятельности каждого из местных отделений союза должны входить следующие задачи: а) исследование и разработка, по мере возможности, различных вопросов, касающихся экономических, правовых, культурных и служебных условий жизни служащих; б) изыскание средств для широкой огласки теми или иными путями наиболее характерных фактов из области производства железнодорожной администрации, а также огласки всего того, что может явиться полезным в интересах деятельности союза; в) устройство летучих библиотек, снабженных книгами и брошюрами, освещающими современное ненормальное положение России и указывающими выход из этого положения; г) устройство различных собраний и митингов для обсуждения как профессиональных, так и общественно-политических вопросов; д) изыскание материальных средств для развития деятельности союза и для поддержки его членов, пострадавших при столкновении с администрацией по делам союза; е) образование особого стачечного фонда для организации забастовок.

Объединение и согласованность всех местных отделений союза происходит при помощи общих или порайонных периодических съездов представителей означенных отделений, при чем, если съезд собирается районный, то все его резолюции должны быть рассылаемы на заключение тем местным отделениям союза. Представители которых не могли принять в нем участия, и, если означенные резолюции будут одобрены большинством последних, то они становятся резолюциями союза, и, как таковые, подлежат обязательному исполнению. Созыв и организация съездов представителей местных отделений союза лежит на обязанности постоянного бюро союза, выбираемого на съезде в определенном количестве и затем пополняемого путем приглашения тех лиц, которые избранным бюро будут признаны полезными для деятельности союза. Бюро из своего состава выбирает председателя, его товарища, двух секретарей и казначея. Бюро является исполнительным и справочным органом союза, через посредство которого ведутся сношения со всеми входящими в состав союза организациями. Ему представляется право в случае невозможности созвать съезд для решения поставленных на очередь вопросов разрешить эти вопросы своими силами и выработанную на основании этих решений резолюцию разослать всем дорогам, входящим в состав союза, на заключение. Если большинство этих дорог, т.е. местных отделений союза, выскажется за резолюцию бюро, то она становится резолюцией всего союза; в противном случае вопросы, принятые и разрешенные в бюро, остаются открытыми. Все вопросы, не касающиеся забастовки, решаются простым большинством голосов местных отделений союза. Вопросы же о забастовке должны решаться не менее, как 3/4 числа местных отделений союза.

Денежные средства, необходимые для деятельности союза, поставляются из членских взносов, которые устанавливаются в размере определенного процента от месячного оклада или заработка. Часть отчисляется для образования стачечного фонда, часть остается для текущих расходов в местных отделениях союза. Членские взносы, а также иные, могущие поступать взносы и пожертвова-

ния, собираются особыми выборными в группах казначеями в определенное число каждого месяца, а затем передаются в центральную кассу местного отделения союза, которая и распределяет полученную сумму на указанные выше части.

Одним из самых главных средств для достижения в настоящее время всех своих основных требований союз выставляет единовременную забастовку служащих всех железных дорог, организация каковой и должна будет составлять первую и ближайшую его цель.

(Н.Ростов, «Железнодорожники в революционном движении 1905 года. Краткий исторический очерк», Истпрофтранс. – М., Издание ЦКЖ-Д. – Ленинград, 1926, с. 145–147)

3.

ВЖС в «Октябрьской революции» 1905 года

3.1.

Требования Центрального бюро ВЖС к правительству, предъявленные накануне всеобщей политической стачки 1905 года:

1) увеличение заработной платы для служащих и рабочих до такой нормы, которая необходима для удовлетворения материальных и духовных нужд работника и его семьи;

2) установление рабочего времени для всех без исключения железнодорожных работников не выше 8 часов в сутки или не более 48 часов в неделю;

3) образование бюро или комиссий из выборных от служащих и рабочих для совместного разрешения с администрацией дороги вопросов об увольнении, перемещениях и приеме служащих и рабочих, а также для разрешения всех недоразумений, возникающих между служащими и администрацией дороги;

4) уничтожение существующей пенсионной кассы с возвратом всех взносов с процентами ее участникам и уч

реждение взамен ее государ ственного страхования за счет железных дорог;

5) коренное преобразование дела медицинской помощи;

6) открытие за счет дорог для служащих и рабочих и их семей необходимого количества учебных заведений, библиотек и читален;

7) свобода собраний, сходок, союзов, организаций, слова, печати и стачек, неприкосновенность личности и жилищ;

8) созыв всероссийского съезда делегатов от служащих и рабочих всех железных дорог для выработки нового положения железнодорожных служащих и рабочих;

9) в виду того, что при существующем полицейско-чиновническом строе все вышеуказанные требования, как показал недавний опыт, не могут быть удовлетворены, необходим созыв народных представителей с законодательной властью, выбранных всем населением страны всеобщим, прямым, равным и тайным голосованием без различия национальности, пола и вероисповедания, для выработки новых основных законов страны в интересах трудящихся классов;

10) неприкосновенность всех участников забастовки и возвращение всех пострадавших за участие в забастовках и союзах;

11) полная амнистия пострадавшим за так называемые политические и религиозные преступления.

(М.Богданов, ук.произв., с. 33-34)

3.2.

Манифест Московского стачечного комитета от 18.10.1905

[...] Московский стачечный комитет, принимая во внимание, что вопрос о продолжении или прекращении всеобщей политической забастовки, начатой всеми рабочими и служащими сообща, всеми же сообща и должен быть разрешен, приглашает всех забастовавших рабочих и

служащих немедленно собираться по профессиям, фабрикам и заводам в местах, особо указанных стачечными комитетами.

Со своей стороны, Московский стачечный комитет заявляет, что объединенный пролетариат всей России 17 октября с.г. силой добился от самодержавного правительства признания, правда, пока только на словах, некоторых из его требований.

Советуя товарищам-пролетариям временно прекратить всеобщую забастовку, комитет предлагает им заявлять, что пролетарии и все вместе с ними забастовавшие берутся за работу с тем, чтобы возможно совершеннее организовать, собрать необходимые средства, организовать всеобщее вооружение пролетариата и продолжать дальнейшую борьбу под знаменем социализма, впредь до достижения в ближайшем же будущем нижеследующих, выставленных всеми трудящимися, требований, неудовлетворенных правительством в Манифесте 17 октября:

1) Фактическое проведение в жизнь неприкосновенности личности и жилища, свободы слова, печати . совести собраний, союзов и стачек.

2) Созыв учредительного собрания на началах всеобщего без различия пола и национальности, равного, прямого и тайного избирательного права.

3) Амнистия всех пострадавших за политические и религиозные убеждения, а также за стачки и крестьянские движения.

4) Удовлетворение в законодательном порядке основных насущных законодательно-экономических нужд рабочих и служащих. Вместе с тем, Московский стачечный комитет приглашает всех рабочих и служащих уполномочить своих делегатов, Московский стачечный комитет и комитеты партий социал-демократов и социалистов-революционеров совместно обсудить и наметить день всеобщей политической забастовки, когда к тому встретится надобность, опросив для этого своевременно собрания своих товарищей.

Наконец, Московский стачечный комитет приглашает стачечные комитеты, выбранные по отдельным фабрикам,

заводам, железным дорогам и профессиям, выработав свои экономические требования для отдельных категорий рабочих и служащих, предъявить их кому следует, при чем заявляет, что весь пролетариат поддержит всеми имеющимися у него средствами, до всеобщей забастовки включительно, эти требования, а также и каждого уволенного за забастовку.

Итак, товарищи, в борьбе обречем мы право свое. Будем же дружны, будет идти по-прежнему все вместе, свято помня девиз международного социализма: «Пролетарии всех стран соединяйтесь! [...]

(М.Богданов, ук.произв., с. 35–36)

3.3.

1905 г. октября 18. – Резолюция Первого делегатского съезда железнодорожных служащих с критиков манифеста 17 октября

Съезд находит, что законодательный акт 17 октября о согласовании деятельности центральной власти и о расширении прав населения России являются уступкою народным требованиям, вызванной освободительной борьбой. В самом акте указано, что издание его не вызывается вниманием правительства к народным нуждам, но лишь стремлением к устранению смуты и ввиду угрозы самой целостности и единства державы. Но эта уступка далеко не удовлетворяет неотложных народных требований: манифест совершенно не касается отмены охранного и военного положения и исключительных законов, ограничивающих права граждан, и тем оставил страну в положении террора. В частности, жизнь и права граждан остались в зависимости от полиции и жандармерии, остающейся организованной по прежнему образцу, открывающему широкий простор произволу. Смертная казнь, применяемая в порядке исключительного судопроизводства и потому равносильная простому убийству, не отменена. Пострадавшие в освободительной борьбе лучшие люди страны, которым весь народ на вечные времена обязан своим пра-

вовым достоянием, остаются заключенными, подсудимыми и уволенными со службы.

Объявленная неприкосновенность личности без неприкосновенности жилища, без свободы передвижения и без отмены черты оседлости составляет благо, неосуществимое в жизни.

Таким же благом является свобода слова без свободы печати.

Акт 17 октября оставляет бесправной целую нацию, входящую в состав государства*, и не дает ответа на требование всего народа об отмене национальных ограничений и о признании за каждой нацией права на самоопределение.

Наконец, этот акт предоставляет решение вопроса о привлечении к участию в законодательстве классов, ныне лишенных избирательных прав именно тем, кто заинтересован в установлении наилучших классов от участия в государственной жизни.

Поэтому съезд признает, что актом 17 октября не осуществлены неотложные требования как всего народа, так и, в частности, железнодорожной армии и что удовлетворение их может быть достигнуто лишь проведением в жизнь программы, вынесенной съездом в первый день всероссийской забастовки.

(«Всероссийская политическая стачка...»,
ук. произв., док-т №137, с. 207)

3.4.

Телеграмма делегации Центрального забастовочного комитета ВСЖ низовым организациям Союза со списком требований, которые С.Ю.Витте согласился удовлетворить. 21.10.1905

[...] 1) Согласно Высочайше утвержденному докладу, неотлагательно увеличивается содержание всем низшим служащим и рабочим, и улучшается их материальный быт; испрашиваемый повышенный кредит на сей предмет будет утвержден полностью.

2) Неотлагательно образуется комиссия, с участием свободно избранных представителей служащих и рабочих, для выработки мероприятий по улучшению экономического и правового положения служащих и рабочих.

3) Корпоративная организация железнодорожных служащих и рабочих на началах, применяемых в Западной Европе и Америке, приемлема немедленно.

4) Военное положение на железных дорогах немедленно снимается.

5) Разрешаются собрания служащих на всех железных дорогах, в помещениях и пределах дорог, для обсуждения вопросов о забастовке и о своих нуждах, без предварительного уведомления полиции.

6) Забастовщикам обеспечивается полная неприкосновенность, и принимаются обратно все уволенные за забастовку.

7) Отменяются все ограничительные циркуляры и распоряжения о приеме и продолжительности службы лиц польского происхождения на дорогах Царства Польского, Юго-Западного и Западного края, и

8) допускается во внутреннем коренном делопроизводстве на частных железных дорогах Царства Польского польский язык.

Делегаты забастовочного комитета [...]

(М.Богданов, ук.произв., с. 38).

3.5.

Воззвание Первого делегатского
железнодорожного съезда железнодорожных
служащих к железнодорожникам от 25.10.1905:

Товарищи железнодорожники!

Долгие томительные годы, мы, как и вся трудящаяся Россия, жили на положении рабов – безгласные и бесправные! В начале 1905 года были сделаны первые попытки сбросить с себя этот гнет бесправия путем петиций и забастовок. Но мы были разрозненны и поэтому мало успели в борьбе.

Правительство не только не исполнило наших требований, но даже оказалось в силе ввести на дорогах «положение о железнодорожных служащих в военное время», многие пострадали при этом. Затаив в душе горечь поражения мы с удвоенным рвением, стали готовиться к новой борьбе, и когда пробил давно желанный час снова выступить на борьбу за свои права, мы первыми двинулись в эту борьбу, сплотившись в могучую армию. Мы остановили жизнь в стране и увлекли за собой все жизнеспособные силы ее.

Поле сражения осталось за нами. Чтобы удержать то, что нами завоевано, и чтобы добиться удовлетворения остальных наших требований, мы не должны складывать оружия, мы должны продолжать объединяться и спланиваться, пользуясь признанными за нами правами свободных граждан.

Товарищи! Помните, что успешна борьба только объединенными силами.

Объединяйтесь! Сплачивайтесь! Только в единении наша сила. Когда настанет час решительной борьбы, мы снова встанем, как один человек, и уже не сложим оружия, пока не добьемся полной победы.

(Н.Ростов, «Железнодорожники в революционном движении 1905 года. Краткий исторический очерк». - М., Истпрофтран, Ленинград, ЦК Ж-Д, 1926, с. 83)

4.

ВЖС и декабрьская политическая стачка 1905 года

4.1.

Телеграмма-обращение
конференции железнодорожников
с призывом к работникам железных дорог России
начать всероссийскую политическую стачку.
Москва, 05.12.1905

[...] По всем станциям управлениям и правлениям российских железных дорог всем служащим, мастеровым и рабочим.

Товарищи! Правительство, уступившее под давлением всеобщей октябрьской забастовки и объявившее 17 минувшего октября высочайший Манифест о свободе слова, собраний, союзов и неприкосновенности личности, теперь отказывается от своего Манифеста; вместо свободы слова оно закрывает лучшие газеты, вместо свободы собраний — разгоняет их, вместо свободы союзов — грозит тюрьмой за участие в железнодорожном и почтово-телеграфном союзах, вместо неприкосновенности личности — арестовывает Совет Рабочих Депутатов в Петербурге, членов крестьянского союза в Москве и прочих граждан в других местностях России. Оно выбрасывает сотни тысяч фабрично-заводских рабочих на улицу, оно умиряет голодных крестьян с помощью генерал-адъютантов и пулеметов, оно предаёт военноплевавому суду восставших солдат и матросов.

Товарищи! Каждый из нас понимает, что без упомянутых выше свобод и наших союзных организаций, наше экономическое и правовое положение не только не улучшится, но станет еще хуже. Правительство накануне банкротства, и мы рискуем потерять даже и те сбережения, которые внесены нами в пенсионные и сберегательные кассы. Запрещая и нарушая свободы, объявленные Манифестом 17 октября, правительство, таким образом, само становится «мятежным», поэтому «крамольники» не те, кто борется за свободу, а само правительство, которое нарушает им же изданные законы.

Товарищи! Дальше терпеть нельзя! Правительство вызывает нас на новый бой. Пусть будет так! Вина за последствия падет на преступное петербургское правительство.

Конференция депутатов от 29 железных дорог совместно с Центральным бюро Всероссийского Железнодорожного Союза, присоединяясь к постановлениям Советов Рабочих Депутатов Петербурга и Москвы, объявляет с 7 сего декабря всеобщую политическую забастовку; объявляя эту забастовку мы берем на себя возвращение войск из Манчжурии и доставим эти войска в Россию гораздо скорее, чем это сделало бы правительство; при этом обращаемся к нашим братьям военным в Манчжурии, чтобы они сами во время следования по железным дорогам оказывали содействие нашим организациям и поддерживали порядок, установленный нами. Пассажиров, захваченных

забастовкой в пути, мы доставим до ближайшего города в направлении их следования. Кроме того, мы примем все меры для перевозки продовольственного хлеба голодающим крестьянам и провизии для товарищей на линии.

От старого правительства ждать более нечего: оно изжило себя.

Только учредительное собрание, избранное на началах всеобщего, равного, прямого и тайного голосования, выведет Россию из того положения, в которое ее поставило преступное правительство. И до тех пор, пока существует военное положение, усиленная охрана, пока свободе слова, печати, собраний, союзов и неприкосновенности личности угрожает опасность — всеобщая политическая забастовка не может прекратиться, она должна продолжаться.

Итак, товарищи, смело и дружно на борьбу за освобождение всего народа. Мы не одни, городской пролетариат, трудовое крестьянство и сознательная часть армии и флота уже восстали за народную свободу, за землю, за волю!

Конференция депутатов от 29 ж. дорог и Центрального бюро Всероссийского железнодорожного Союза. [...]

(М.Богданов, ук.произв., с. 43–46)

5.

ВЖС на втором этапе первой российской революции (1906–1907)

5.1.

Всероссийская конференция работников железных дорог
(середина апреля 1906 года)

«[...] ВСЕРОССИЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СОЮЗ

*Обращение Центрального Бюро союза к центральным
комитетам социалистических партий*

Состоявшаяся в половине апреля 1906 года конференция из делегатов от местных комитетов и от Центрального Бюро Всероссийского Железнодорожного Союза с уча-

ствием представителей центральных комитетов партий социалистов-революционеров и социал-демократов, по ознакомлении с фактическими условиями деятельности и настоящего положения Союза на 21 дороге Европейской сети русских железных дорог, между прочим, постановило: «Предложить Центральному Бюро Союза войти в переговоры с центральными учреждениями социалистических партий, имеющих организацию среди железнодорожных рабочих и служащих, в целях выработки временных условий, которые способствовали бы возможно более согласованному ведению работы на местах; при этом иметь в виду желательность образования, где потребуются, совместных совещаний из представителей Железнодорожного Союза и названных партий для проведения этих условий на практике».

Союз существует в настоящее время как организация, вполне самостоятельно выступающая в общей политической борьбе, вследствие чего некоторые из членов социалистических партий, а отчасти и из среды самих членов Союза, склонны смотреть на него, как на особую политическую партию или организацию определенной партии. Такая неправильная точка зрения поставила бы вопрос о соглашении с партиями совсем в особое положение, почему Центральное Бюро Союза, в связи с выработкой названных условий и проекта соглашения с партиями, считает необходимым в особом изложении, возможно подробно рассмотреть те принципы, которые должны быть проведены в организации железнодорожного Союза в связи с отношением его к политической борьбе и политическим партиям. Принципы эти всецело лежат в основе Союза и в настоящее время, хотя и проведены на практике не везде с достаточной полнотой, главнейшим образом вследствие неблагоприятных общегражданских условий в настоящее время, отчасти же и вследствие встречающегося в некоторых местах серьезного разномыслия между союзниками и членами партийных организаций с одной стороны; а с другой — между официальными представителями разных социалистических партий.

Центральное Бюро Союза полагает, что согласие между Союзом и партиями в отношении признания этих или подобных им основных принципов является не только желательным, но и настоятельно необходимым, так как без согласия по существу и взаимного понимания всякие попытки постоянного соглашения по поводу тех или иных внешних проявлений деятельности Союза и партий неизбежно останутся на практике мертвою буквой.

*Общие основания, которые должны быть
проведены в организации Железнодорожного союза
в связи с отношением его к политической борьбе
и политическим партиям*

1. Всякая организация среди железнодорожных рабочих и служащих должна иметь в основе практическую цель этих последних, а именно: улучшение экономических, правовых, культурных, общегражданских и других условий существования железнодорожных работников. Цель эта может быть достигнута сколько-нибудь положительным образом лишь в связи с общим улучшением положения всего трудящегося населения страны. В свою очередь, для достижения последнего условия активные выступления железнодорожников в качестве цельной, профессионально-объединенной организации имеют весьма существенное значение. Единственный путь, который может вести к достижению этой цели, заключается в постоянной организованной борьбе самих трудящихся, и, следовательно, организация среди железнодорожных рабочих и служащих должна, прежде всего, отвечать этому основному условию, т.е. она должна дать железнодорожным труженикам возможность с наибольшим успехом вести борьбу, во-первых, с хозяевами железнодорожных предприятий и железнодорожной администрацией, поскольку действия их направлены во вред интересам трудящихся, и, во-вторых, с общим политическим и социальным строем страны, поскольку последний является орудием эксплуатации и угнетения масс трудящегося населения и поскольку он противоречит их гражданским, правовым, культурным, экономическим и другим интересам.

Борьба первого рода является борьбой экономической, борьба второго рода — политической. Для железнодорожников, в силу особенностей железнодорожного дела, является совершенно неизбежным полное совмещение борьбы экономической и политической, как следствие того, что хозяйном железнодорожных предприятий в большинстве случаев является в России само правительство (если не прямо, то косвенно — путем регламентирования даже всех мелочей железнодорожного частного хозяйства), так и вследствие того, что главнейшее средство экономической борьбы, — стачка, — на железных дорогах уже сама по себе является актом политической борьбы, ибо она не только во многих отношениях нарушает правильность течения всей общественной жизни, но и непосредственно лишает правительство возможности исполнять многие существенные свои функции. Кроме того, всякие, даже чисто экономические завоевания трудящихся окажутся прочными лишь постольку, сохранность их будет обеспечена общим политическим состоянием страны. Поэтому, если всякая вообще экономическая борьба трудящихся может быть вполне плодотворной только при тесном сочетании ее с борьбой политической, то для тружеников железнодорожного дела, и особенно в России, почти совершенно не может быть даже и речи о борьбе исключительно экономической; последняя не только не должна, но и не может быть отделена от борьбы политической, а следовательно организация железнодорожных тружеников должна быть приспособлена одновременно как для экономической, так и для политической борьбы.

2. Вся масса железнодорожных рабочих и служащих в общественно-товарищеском и политическом отношении состоит в настоящее время из следующих главных групп:

а) железнодорожники, принявшие программу и входящие в состав какой-либо социалистической партии; таких железнодорожников в настоящее время сравнительно меньшая часть, даже из числа активных элементов на большинстве дорог, за исключением разве некоторых дорог Царства Польского, Финляндии, Кавказа и Сибири. Не мало железнодорожников входят или тяготеют в идейном отношении и к несоциалистическим политическим

партиям, как, например, к партии конституционно-демократической, но так как партии эти исключительно парламентские, то принадлежность к ним не имеет значения в отношении непосредственной борьбы трудящихся масс, и потому выделять железнодорожников-кадетов и пр. в особую группу в данном отношении не представляется никакой надобности. Наибольшее число лиц, принадлежащих к социалистическим партиям, находится среди рабочих мастерских и депо, среди же служащих и других категорий рабочих их, вообще, весьма мало, за исключением поименованных выше дорог.

б) железнодорожники, постоянно участвующие в Всероссийском Железнодорожном Союзе; таких работников, вообще значительно больше, чем социалистов, как среди служащих, так и среди рабочих (многие состоят одновременно и в Союзе и в партиях).

в) железнодорожники, сочувствующие Всероссийскому Железнодорожному Союзу, но примыкающие к нему только во время активных выступлений, когда сила правительственных репрессий и власти сводятся на нет; они в настоящее время составляют весьма значительную группу, которая на некоторых дорогах обнимает собою почти всех остальных работников.

г) группа лиц, вообще, совершенно безразличных к общественным, товарищеским и политическим интересам, — более или менее значительна на различных дорогах и в разное время; она не имеет, конечно, почти никакого влияния на ход дела.

д) элементы реакционные, не признающие общественных и товарищеских интересов трудящихся; таких людей на железных дорогах в настоящее время вообще мало, способных же из их числа к активным действиям и того меньше.

3. Для успешности борьбы вообще и особенно для успешности отдельных боевых выступлений железнодорожных рабочих и служащих, безусловно, необходимо соблюдение следующих условий:

а) все активные и способные к активности элементы из среды железнодорожников — как рабочих, так и служа-

щих — должны быть охвачены на каждой дороге одной общей организацией, так как только в таком случае организация эта представляет собою цельную технически обособленную (профессиональную) единицу, и, следовательно, только в этом случае она будет обладать той колоссальной силой и значением, которые создаются специфическими особенностями самого железнодорожного дела, представляющего собою особенно важное техническое подразделение в общей системе промышленного хозяйства страны.

Само собой понятно, что если бы масса железнодорожников на каждой дороге была разделена между несколькими независимыми одна от другой организациями, то даже при полном согласии между этими организациями нельзя было бы достигнуть, в смысле единства и силы действия, и малой доли того, что может быть достигнуто в целостной организации, где все участники всегда работают совместно. Особенно нежелательным было бы разделение в отдельные организации рабочих от служащих, что проповедуется многими социал-демократами на том основании, что служащие не являются, по их мнению, истинно-пролетарским слоем. Оставляя в стороне вопрос о сомнительности такого положения с чисто принципиальной стороны, необходимо указать, что в случае такого разделения, каждая из организаций сама по себе почти совсем не имела бы тех преимуществ, которые даются профессиональными особенностями железнодорожного дела, и именно в этом случае явилась бы наибольшая возможность расхождения и даже взаимной борьбы между обеими организациями трудящихся. По этим же причинам организации отдельных дорог должны находиться между собою в тесной органической связи.

Необходимость объединения всех железнодорожников в одной общей организации, тем не менее, нисколько не исключает собою возможности и даже целесообразности образования внутри этой организации отдельных автономных частей и групп на почве каких-либо местных особенностей или специальных интересов, но степень автономности этих частей и особенности их устройства ни в каком случае не должны противоречить задачам общей организации и нарушать целостность последней.

б) указанная общая организация должна представлять собою плоть от плоти и кость от кости всей массы входящих в нее работников, без чего она не может иметь ни авторитета, ни фактической силы. Поэтому все учреждения в организации должны быть образованы на вполне демократических, свободных началах, поскольку проведение таковых на практике может быть допущено в зависимости от внешних условий. В тех же случаях, когда открытое проведение этих начал является фактически невозможным, закрытые (конспиративные) учреждения должны устраиваться таким образом, чтобы они как можно лучше соответствовали настроению масс и вообще – как по своему характеру, так и по личному составу – возможно ближе подходили к тем типам, которые вероятно сложились бы, если бы организация устраивалась открыто, при соблюдении всех демократических условий. Равным образом и деятельность каждого такого учреждения должна согласоваться не столько с личными стремлениями входящих в него лиц, сколько с настроением соответственных, стоящих за ним масс трудящихся, – особенно в таких вопросах, когда данное учреждение выступает не в целях воздействия с своей стороны на эти массы, а действует в качестве органа этих последних. Из изложенного ясно, что рассматриваемая желательная организация должна быть не чем иным, как беспартийным союзом, охватывающим всех работников железнодорожной профессии и организованным на демократических началах, соответственно чему все его учреждения и установления должны определяться в последнем счете правильно избранными общими делегатскими съездами железнодорожников, во-первых, на каждой отдельной дороге, а во-вторых, по всей сети российских железных дорог.

в) сознательно-реакционные, как из среды служащих, так и из среды рабочих, в союз входить, конечно, не должны. Из числа остальных железнодорожников, которые должны быть по возможности все организованны в союзе, которые имеют склонность ограничиться в борьбе только узкопрофессиональными интересами, но громадное их большинство, и особенно люди более активные и более

влиятельные, уже и в настоящее время вполне отчетливо сознают, что, помимо улучшения общих политических и социальных условий, в стране всякая борьба за чисто профессиональные интересы, если бы она и была возможна, остается бесплодной, что для железнодорожников, как указано выше, имеет особенно непреложное значение. Поэтому рассматриваемый Союз фактически не мог бы быть исключительно профессиональным, и железнодорожники, сознательно выступая в политической борьбе, не могут, конечно, не внести соответственного сознания в ту организацию, которая является орудием этой борьбы. Кроме того, железнодорожный союз не только не должен и не может быть безразличным по отношению к общим социальным и политическим вопросам, стоящим в стране на очереди, но он должен носить в политическом отношении совершенно определенный чисто демократический характер, так как, помимо решения упомянутых общих социальных и политических вопросов в последовательно-демократическом направлении, не может быть разрешена хотя бы малая часть даже узкопрофессиональных задач железнодорожных работников. Эти общедемократические требования обязательно должны быть включены и в программу железнодорожного союза в следующих целях:

а) чтобы не поддерживать, а, напротив того, разрушать в умах железнодорожных работников — особенно в более темных их слоях — вредные и ложные представления о том, что профессиональную борьбу можно с успехом вести независимо от общего движения демократии;

б) чтобы воспрепятствовать вступлению в союзную организацию и пользованию ее преимуществами членам, враждебно относящимся к общим требованиям трудовой демократии, и, следовательно, вредным для всякого профессионального движения; лица, безразличные к политическим вопросам, вступать в союз все-таки могут, но они ни в каком случае не должны находить в нем поощрения своему индифферентизму;

в) чтобы союз железнодорожных работников не ограничивался узкопрофессиональными интересами, а и впредь остался бы такою же боевою силой в общей поли-

тической борьбе за осуществление демократических принципов государственного устройства, какою он фактически был до сего времени; сила эта будет необходима, конечно, и после осуществления этих принципов, так как сохранение их возможно будет только в том случае, если благоприятное соотношение реальных сил в стране не изменится к худшему, и

г) чтобы программа союза, т.е. его писаная конституция, возможно полно и точно выражала собою действительные свойства союза и фактический характер его деятельности и значения.

Политическая часть программы союза (политическая платформа) не может иметь, однако, какой-либо частной тенденции, как этот возможно и неизбежно для политических партий, так как союз должен включить всех железнодорожных работников, могущих участвовать в общей борьбе за улучшение своего положения, тогда как партии вербуют своих членов именно по убеждениям. Поэтому политическая платформа союза должна включать в себя только такие требования, которые в данное время являются общими и бесспорными для самых широких масс трудовой демократии, а такими требованиями в действительности могут быть только те, которые уже выдвинуты и воочию поставлены на очередь самой жизнью; словом, союз не должен иметь политической программы, представляющей собою нечто рассчитанное на дальнейшее, более или менее отдаленное время, а должен ограничиться лишь политической платформой, т.е. признанием ряда только таких политических требований, за которые охватываемые союзом широкие массы трудящихся уже фактически считают необходимым бороться.

Существующий ныне Всероссийский Железнодорожный Союз, как по своей программе, принятой на I съезде, так и по фактическому проявлению своей деятельности, соответствует намеченному в вышеприведенном изложении типу организации железнодорожных тружеников; тип этот должен быть признан желательным по соображению как с современным фактическим положением дел на железных дорогах, так и с общими задачами, стоящими на

очереди у трудящихся масс населения вообще. Этот желательный тип организации на нескольких дорогах был даже полностью проведен во время после октябрьских свобод, и имеются полные основания полагать, что под влиянием существующего союза дело примет именно такой оборот на всех дорогах, как только явится возможность приступить к свободному устройству открытых организаций.

(М.Богданов, ук.произв., с. 61–71)

5.2.

III съезд ВСЖ, (Таммерфорс, 09–15.12.1906)

УСТАВ ВСЕРОССИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СОЮЗА *Принят на 3 съезде Союза*

[...] I. Цели Союза

1. Всероссийский железнодорожный союз ставит своей основной задачей организацию железнодорожных служащих и рабочих, для борьбы за улучшение своего экономического, служебного общественно-правового положения и для участия в общей борьбе за интересы рабочего класса против всех видов его угнетения и эксплуатации.

Примечание:

I. Отдельные профессионально-экономические, правовые и политические требования, выставляемые союзом, а также средства, которыми союз эти требования защищает, определяются общими съездами союза.

II. Съездам и Центральным комитетам отдельных дорог предоставляется право пополнять экономические и правовые требования, принятые на общих съездах союза, при условии, чтобы требования эти не противоречили целям союза. При этом отдельные дороги не вправе нарушать целостность союза и подчиняются решениям общих съездов и центрального бюро союза.

III. В своей общественно-политической деятельности союз считает необходимым входить в сношения для согласования своих действий со всеми общественными организациями (партиями, союзами и т.д.), программы которых не противоречат целям союза.

II. Состав Союза

2. Членами союза могут быть все рабочие, мастеровые и служащие железных дорог, при условии подчинения уставу и всем постановлениям союза.

3. В члены союза могут быть принимаемы также лица не служащие

на железной дороге, но полезные союзу своей деятельностью.

4. Железнодорожники, уволенные по произволу администрации, или правительства рассматриваются как безработные и могут быть членами союза на общих основаниях.

5. Лица, занимающие административные должности, как то: в управлении – начальники служб, их помощники и заведующие отделами; в мастерских – мастера и их помощники; на линии – начальники участков всех служб их помощники, начальники депо, ревизоры движения и их помощники, и начальники станций I и II классов могут быть принимаемы в члены союза лишь по постановлениям районных собраний.

Примечание: Объединяя лиц, принадлежащих к железнодорожной профессии, союз является организацией беспартийной и предоставляет всем своим членам свободу принадлежать к той или иной партии.

6. Прием членов производится районными комитетами по рекомендации 2-х членов союза, при отсутствии мотивированного протеста против приема со стороны других членов.

Примечание: Не принятый в союз служащий или рабочий может потребовать передачи этого решения на рассмотрение районного собрания.

7. Выбывшими из членов союза считаются лица, добровольно оставившие службу на железной дороге и лица,

не платящие взносов без уважительных причин в течение двух месяцев. (Последние принимаются вновь лишь по уплате всех причитающихся взносов).

8. Исключаются из членов союза по постановлениям районных собраний, принятых большинством 2/3 голосов, лица: нарушившие интересы союза, уличенные в неблаговидных поступках и вступившие на работу вместо забастовавших (штрейкбрехеры).

Примечание: По желанию исключаемого собрание обязано предварительно выслушать объяснения, приводимые им в свое оправдание.

III. Организация Союза

9. Каждая дорога делится на ряд районов. Большие станции, где сосредоточено значительное количество железнодорожников, являются центрами районов, к которым примыкают ближайшие меньшие станции.

10. Членами союза каждого района избирается районный комитет.

Примечание: Члены комитета выбираются на срок не более одного года. Выбывающие члены могут быть избраны вновь.

11. Выборные от районных организаций составляют съезд дороги и избирают их своей среды исполнительный орган — центральный комитет дороги.

Примечание:

I. Съезды должны собираться не менее одного раза в течение 2 месяцев.

II. Количество посылаемым каждым районом депутатов пропорционально числу его членов.

III. Съезд считается состоявшимся, если на нем присутствует не менее 1/3 представителей всех районных организаций дороги.

12. Выборные от организаций дорог, входящих в союз, составляют съезд союза.

Примечание:

I. Очередные съезды созываются центральным бюро союза не менее одного раза в год.

II. Экстренные съезды и конференции созываются

по постановлению центрального бюро или по требованию не менее половины дорог, входящих в союз.

III. Съезды и конференции считаются состоявшимися, если на них прибыли представители не менее 1/2 дорог, входивших в союз.

IV. Каждая дорога на съезде, не зависимо от числа присутствующих уполномоченных, располагает только одним голосом. Решение всех вопросов постановляется простым большинством голосов, за исключением вопросов, касающихся изменением устава, программы союза и всеобщей забастовки, для решения которых необходимо большинство не менее 3/4 всех участвующих на съезде дорог.

13. Съезд союза выбирает исполнительный орган – Центральное бюро союза.

Примечание: Срок, на который избирается центральное бюро и число членов его, устанавливается каждый раз съездом.

14. В местах, где сходятся две или более дорог, могут быть образуемы узловые комитеты из лиц, уполномоченных комитетами дорог, входящих в узел. В таких узловых пунктах, где находится несколько центральных комитетов дорог, таковые, по взаимному соглашению, могут организовать общий орган – областной комитет.

15. Детальный план организации на каждой дороге разрабатывается съездом дороги или ее центральным комитетом.

IV. Деятельность комитетов, съездов и центрального бюро

16. На обязанности районных комитетов дорог лежит общая организационная работа, как то:

- а) прием и привлечение новых членов;
- б) распространение литературы;
- в) организация денежных сборов;
- г) проведение в жизнь постановлений съездов;
- д) прием и рассмотрение заявлений членов;
- е) организация товарищеских судов;
- ж) организация собраний и митингов;

з) сношение с центральным комитетом дороги;

и) завязывание связей и сношений с местными организациями других союзов и партий, а также с окрестным населением в целях согласования действий и взаимной поддержке в борьбе;

к) составление отчетов о своей деятельности, а также денежных отчетов для представления на съезде и распространения среди членов.

17. На съезды и центральные комитеты дорог возлагаются следующие обязанности:

а) объединять и согласовывать деятельность районных комитетов и вести все дела союза на данной дороге,

б) организовывать новые районы;

в) организовать на местах статистические бюро для обследования экономически-правового и профессионально-служебного быта железнодорожников;

г) организовать на местах юридическую помощь в виде юрисконсульств для борьбы с произволом администрации и правительства и для ведения дел, вызванных несчастными случаями при исполнении служебных обязанностей (увечье, смерть и т.д.);

д) образовывать библиотеки;

е) устраивать собрания, митинги, массовки, лекции и т.д;

ж) объявлять время начала и окончания забастовки;

з) организовывать помощь безработным членам союза, пострадавшим во время забастовок и вообще в борьбе с правительством и администрацией при выступлениях союза или при исполнении постановлений союзных организаций;

и) изыскивать средства для развития деятельности союза;

к) вести ежемесячную отчетность поступающих и расходовемых сумм;

л) доводить до всеобщего сведения путем бюллетеней и корреспонденции наиболее характерные факты производства железнодорожной администрации;

м) распространять сведения о союзе и его деятельности и содействовать всему тому, что может служить целям развития самосознания железнодорожных служащих и рабочих;

н) сноситься с центральным бюро, а также с другими организациями (союзами, партиями и т.д.) от имени организации всей дороги;

о) сообщать в центр, бюро союза не менее одного раза в месяц сведения о положении дел на дороге.

18. Узловые комитеты содействуют укреплению и расширению организаций союза в данном узле и объединяют действия организаций, входящих в узел дорог при активных выступлениях.

19. Областные комитеты согласовывают и объединяют действия на дорогах, входящих в данный узел и сносятся с центральным бюро союза по делам, касающимся областной организации.

20. Съезды союза направляют всю деятельность союза, вносят изменения и дополнения в его программу и вырабатывают тактику союза.

21. Центральное бюро союза является исполнительным органом союза, объединяющим деятельность организаций на дорогах. На его обязанности лежит созыв общих съездов, ведение отчетности по делам всего союза, привлечение не вошедших еще в организацию союза дорог и установления соглашений с центральными комитетами партий и организаций. В случае невозможности созвать съезд для решения поставленных на очередь неотложных вопросов – центральное бюро имеет право решать эти вопросы самостоятельно, и выработанные на основе этого постановления разослать на заключение всем центральным комитетам дорог. Если за разосланные постановления выскажется не менее 3/4 центральных комитетов дорог, они становятся постановлениями союза и как таковые подлежат обязательному исполнению.

V. Денежные средства Союза

22. Средства союза составляются из:

а) обязательных ежемесячных членских взносов с общего месячного заработка в следующем размере: до 50 руб. – 0,5%, свыше 50 до 100 руб. – 1%, свыше 100 до 150 руб. – 1,5% и т.д. на каждые 50 руб. прибавляется 0,5%.

б) случайных поступлений (пожертвований, сборов с концертов, лекций и т.д.).

23. Каждый районный комитет из всех поступающих к нему в течение месяца сумм отчисляет 50% в центральный комитет дороги. Из остающихся не менее половины отчисляет в забастовочный фонд, остальные на организационные расходы.

24. Центральный комитет дороги из числа всех поступлений ежемесячно отчисляет не менее 40% в забастовочный фонд, который можно расходовать лишь на организацию забастовок и на помощь пострадавшим от них, 15% в центральное бюро союза и остальные на организационные расходы.

25. Центральное бюро 25% всех поступлений с дорог отчисляет в забастовочный фонд, а 75% расходует на текущие нужды (печатание и рассылка литературы, разъезды для установления сношений и организаций и проч.).

26. Все организации союза, начиная с районных и кончая центральным бюро, ведут строгую отчетность поступающим и расходующим суммам, которую обязательно периодически печатают (публикуют).

В конце года центральное бюро союза, на основании сведений, получаемых от центральных комитетов дорог, составляет общий отчет о движении денежных сумм во всех организациях союза.

Исходя из положений настоящего устава 3 съезд Всероссийского железнодорожного союза постановил, что в настоящее время непосредственной задачей союза является борьба за:

1) увеличение заработной платы для служащих и рабочих до такой нормы, которая необходима для удовлетворения материальных и духовных нужд работника и его семьи;

2) установление рабочего времени для всех без исключения железнодорожных работников не свыше 8 часов в сутки или не более 48 часов в неделю;

3) Отмену всяких штрафов;

4) Уничтожение сверхурочных работ;

5) учреждение третейских судов, образуемых из равного количества выборных от служащих и рабочих с одной стороны и администрации дороги с другой, для разрешения возникающих недоразумений;

6) участие выборных от служащих и рабочих в равном количестве с администрацией в составлении сметы дороги и в контроле отчетов;

7) образование бюро или комиссии из выборных от служащих и рабочих в равном количестве с представителями администрации дороги для совместного разрешения вопросов об увольнениях, перемещениях и приеме служащих и рабочих;

8) образование комиссий для установления расценок во всех отраслях труда;

9) уничтожение существующей пенсионной кассы с возвратом всех взносов с процентами ее участникам и учреждение взамен ее государственного страхования на случай смерти, увечья, болезни и старости за счет железных дорог и государства;

10) коренное преобразование дела медицинской помощи;

11) открытие за счет дорог для служащих, рабочих и их семейств необходимого количества общеобразовательных и специальных учебных заведений, библиотек и читален;

12) свободу собраний, сходок, союзов, совести, слова, печати и стачек, неприкосновенность личности и жилища;

13) созыв всероссийского съезда делегатов от служащих и рабочих всех железных дорог для выработки нового положения о железнодорожных служащих и рабочих;

14) неприкосновенность и возвращение на прежние места всех пострадавших за участие в забастовках и союзах и уволенных по произволу администрации с возмещением понесенных ими материальных убытков, выдачу семьям убитых во время забастовок, а также казненных по суду и без суда железнодорожников пенсии в полном размере последнего заработка;

15) полную амнистию пострадавшим за так называемые политические и религиозные преступления;

В виду того, что все вышеизложенное полностью может быть достигнуто и обеспечено за железнодорожника-

ми только при наличии демократического строя, необходимо бороться за полновластное Учредительное Собрание, созданное на основе всеобщего, равного, прямого и тайного голосования, без различия пола, вероисповедания и национальности для выработки новых основных законов страны в интересах трудящихся классов. [...]».

(Издание Центрального Бюро Союза. – М., 1907)

5.3.

04.02.1907 – Сообщение газеты «Пролетарий» о совещании представителей железнодорожных организаций РСДРП по поводу деятельности организаций РСДРП на железных дорогах и об отношении к Всероссийскому железнодорожному союзу, Екатеринослав.

Вот текст принятых совещанием резолюций:

[...]1. Об отношении к Всероссийскому железнодорожному союзу.

Принимая во внимание, что во 1) политическая платформа Всероссийского железнодорожного союза отталкивает, с одной стороны, широкие массы железнодорожного пролетариата, не созревшего до понимания политических вопросов, и, с другой стороны, отталкивает партийные элементы, которых не удовлетворяет эта платформа; 2) союз, стремясь примирить различные и подчас непримиримые взгляды на почве одной и той же политической платформы, вследствие неизбежно возникающих внутри его трений превращается в политически бессильную организацию; 3) сыгравши свою роль в октябре-декабре, Всероссийский союз фактически распался, а восстанавливающийся теперь так называемый Всероссийский железнодорожный союз, благодаря происшедшей дифференциации общественных сил, все более и более становится организацией не пролетарской, а заговорщической, приноровленной исключительно к проведению всеобщей забастовки;

4) союз, не предпринимая ничего для защиты профессиональных интересов ж[елезно]д[орожного] пролетариата, в то же время сеет в его сердце мелкобуржуазные иллюзии, — совещание полагает, что для сплочения и организации широких масс ж[елезно]д[орожных] служ[ащих] необходим чисто профессиональный ж[елезно]д[орожный] союз, и поэтому предлагает ЦК РСДРП высказаться за выход социал-демократов из Всероссийского железнодорожного союза и за образование беспартийных ж[елезно]д[орожных] профессиональных союзов и вступление в чисто ж[елезно]д[орожные] союзы, где таковые уже образованы.

2. Формы организации железнодорожного пролетариата.

Конференция считает необходимым создание параллельных организаций ж[елезно]д[орожного] пролетариата: профессиональный и социал-демократический, из которых одна другую заменить не может. С[оциал]-д[емократы] обязаны входить в чисто профессиональные союзы, стараясь использовать их для развития классового сознания широких пролетарских масс. Так как при настоящих полицейских условиях профессиональные ж[елезно]д[орожные] организации могут быть только нелегальными, то конференция предлагает т[олварицам] создавать их под легальными формами обществ взаимопомощи, просветительных и других, чтобы воспользоваться ими в целях широкого объединения ж[елезно]д[орожного] пролетариата. Признавая крайне важным централизацию профессиональных ж[елезно]д[орожных] организаций, конференция рекомендует созыв узловых и областных конференций и создание узловых и областных бюро. Для всероссийского же объединения необходим созыв в ближайшем будущем более полной конференции (с узлов и линий); почин для этого созыва настоящая конференция предлагает взять на себя организационной комиссии по созыву Всероссийского съезда профессиональных союзов, к тому же времени партийное орг[анизационное] бюро созывает партийную конференцию.

Порядок для партийной конференции предлагается такой: 1) доклады; 2) самостоятельные ж[елезно]д[орож-]

ные] организации и отношение их к общепролетарским; 3) тип организации; 4) литература, пропаганда, агитация; 5) отношение к Всероссийскому ж[елезно]д[орожно]му союзу; 6) о подготовке ж[елезно]д[орожников] к моменту выступления; 7) о работе среди крестьян; 8) о работе с проходящими войсками [...].

(Газета «Пролетарий», № 13, 11 февраля 1907 г.)

5.4.

Листовка бюро профессионального
железнодорожного союза Московского узла
о профессиональном и забастовочном движении
железнодорожных рабочих и служащих в России,
1907 г. февраля не позднее 23.

(Датируется по содержанию документа: листовка была издана
до объявления локаута рабочим 23 февраля 1907 г.
союзом владельцев типографии)

Всероссийский профессиональный железнодорожный союз

Товарищи! По мере того, как растет злоба правительства в его борьбе с рабочим классом, и пролетарские организации разрушаются, заливаются кровью и преследуются, — за спиной самодержавных чиновников снова показывается наш давний враг — буржуазия. Ошеломленные октябрьским движением победоносного пролетариата хозяева с бессильным негодованием смотрели, как рабочие с бою брали свои права. Мы укоротили свой рабочий день. Плата была повышена. Хозяева делали вид, что они очень довольны, и звали рабочих «друзьями слева». Мы теперь знаем цену их дружбе. Чего ждали они? Лишь только прогремели в Москве Дубасовские пушки и замолкли отзвуки Свеаборского восстания, как по всем фабрикам началась скрытая упорная борьба. С злобным хохотом бросилась буржуазия на обессиленный пролетариат и стала рвать шаг за шагом октябрьские уступки. Отняты были все вольности, уничтожены депутаты. Расценки по-

нижены. Под защитой градоначальников хозяева делали, что хотели. И от обороны перешли к нападению.

Они ненавидят союзы рабочих. Профессиональный союз – это вечный досадный призрак забастовки, это постоянная угроза, вечный страх. Что рабочим придется вернуть часть ограбленных у них грошей. И буржуазия объявила профсоюзам войну. Железнодорожный пролетариат был лишен права союзов, права стачек.

Класс против класса. Капитал в борьбу против труда. Лозунги брошены. Война начата. В Вильно локаут, в Лодзи локаут. Морен и Пальм понижают расценки. Управа хочет рассчитать рабочих трамвая и предать их суду. Грозят локаутом хозяева типографий. Массовый расчет тысяч рабочих, что до этого буржуазии? Ужасы голода, – голодать будут не дети сытых буржуа. Пусть гибнет рабочий класс, – за то, что смели бросить в лицо эксплуататорам: «Вы воры». Гибель пролетариату. «Борьба!» – кричит воинствующая буржуазия. Но не криком испугать закаленный под свинцовым дождем русский пролетариат, он не сдастся без боя.

Союзы готовятся к борьбе: то конференция рабочих по металлу, то конференция ткачей, то съезд представителей всех профессиональных союзов. Пополняются кассы. Идет подсчет сил. Слышно приближение бури. Стройно встают густые колонны пролетариев, и скоро воздух вздрогнет от криков: «Смерть или победа». И борьба идет по всему фронту, задевает все слои рабочего класса. Не остался в стороне и железнодорожный пролетарий. Он, лишенный даже тех прав, которыми пользуются остальные слои пролетариата, глухо волнуется. Начинается сильное экономическое движение. В Моршанске рабочие депо и мастерских уже две недели бастуют и, несмотря на происки администрации, твердо стоят. В Погорелом городище Виндавской дороги бастуют ремонтные рабочие. На Брестской начальство после полдневной забастовки обещало удовлетворить все требования. То на той, то на другой дороге возникают забастовки. Растут профессиональные железнодорожные организации, каждый день приносят новых членов. Из 32 больших дорог уже имеются организации на 27 дорогах. Говорят о необходимости созыва съезда, и таким образом будет положено начало новой мощной железнодорожной организации.

Товарищи! Готовьтесь к борьбе. Она тяжелее для нас, чем для других, потому что наш хозяин – правительство. Но это значит только одно: мы должны и организоваться лучше других. Товарищи железнодорожники, организуйтесь! Мы отряд великой армии всемирного пролетариата, и наши интересы – Это интересы всего рабочего класса. А эти интересы требуют борьбы. Уже не первый год тянется великая тяжба между трудом и капиталом, везде во всех странах, и нам пора примкнуть к ней. Недавно кончилась железнодорожная забастовка в Болгарии. Это была наша победа.... Болгарское правительство призвало всех запасных-стачечников на действующую военную службу и в качестве таковых заставило их выполнять прежние обязанности. Они стали, но и здесь не прекратили борьбы. По постановлению стачечного комитета они стали выполнять все работы так, как предписывает инструкция. Вследствие этого линия стала пропускать меньше поездов, чем раньше, – и на станциях образовались громадные завалы. Правительство уступило перед натиском организованного пролетариата, и требования были удовлетворены. Каковы эти требования? Короткий рабочий день, высокая плата – это обычные требования рабочих, это наши кровные требования. И наши товарищи в Болгарии добились их удовлетворения. Но только потому, что организованы лучше, чем мы. Товарищи, пора. Пора примкнуть к общей борьбе, пора крикнуть насильникам, что света хотим, воздуха, счастья. Организуйтесь товарищи! Присоединяйтесь стройными колоннами к великой армии пролетариата. Вступайте в профессиональный железнодорожный союз Московского узла. Борьба идет, борьба разгорается, и в ней мы победим, объединившись или, совсем не победим.

Да здравствует борьба, да здравствует единение рабочего класса! Да здравствует Всероссийский профессиональный железнодорожный союз!

Бюро профессионального
железнодорожного союза Московского узла

(«Революция 1905–1907 гг. в России. Документы и материалы. Второй период революции. 1906–1907 Книга первая». Январь 1907 года. – М., изд-во АН СССР, 1963, док-т №113, с. 204–207)

Современники об особенностях профсоюзного движения в России в 1905 году

[...] Состав союза определяется той целью, ради которой он образовался: в союз для борьбы с предпринимателями за лучшие условия труда могут входить только те, кто заинтересован в этой борьбе и будет в ней участвовать, а не люди того лагеря, против которого борьба ведется хозяевам и их заместителям – *фабрично-заводской администрации* – нет места в союзе. Больше того, – член союза, становясь самостоятельным хозяином, этим самым теряет уже право быть членом его.

Выставленное положение в общей форме, конечно не оспорим. Но при применении его возникает ряд спорных вопросов (...).

Кого считать фабрично-заводской администрацией? Является ли членом ее в типографии только фактор или и метранпаж? Принадлежат ли к заводской администрации монтеры и бригадиры? Удачный ответ на это давал старый устав профессионального союза Владикавказской ж.д.: членами профсоюза не могут быть лица, *исполняющие административные обязанности, имеющие право увольнения, временного устранения от службы, циркулярного выговора, штрафа и т.д.* Граница проводится точно: за ее чертой остаются все нежелательные для союза элементы. Ясно, что из метранпажей не должны приниматься в союз «исполняющие исключительно административные должности». Вообще же «полустарших» московские печатников в свое время решили в союз принимать. В то же время десятники, надсмотрщики и всякие другие подгонялы этой формулировкой оставляются вне союза [...].

(П. Колокольников, «Профессиональное движение России». 1. Организация союзов. – Петроград, 1917, с. 17. Далее – П. Колокольников, ук. произв.)

[...] В 1905 году в России, как в свое время и на Западе, первые профессиональные союзы нередко возникали из ранее существующих легальных рабочих организаций. Так, местами рабочие старались преобразовать в союзы общества взаимопомощи и вспомогательные кассы. Преобразование их велось или изнутри, путем постепенного, осторожного и медленного расширения задач общества – например, в харьковском обществе вспомож. ремесл. Труда, – или из вне, путем вступления специально с этой целью новых членов, выживания из общества хозяев и управляющих и захвата в свои руки правления. Но такое преобразование не могло иметь широких размеров. Прежде всего, обществ взаимопомощи до 1905 года и вообще было мало, а на загрязненных полицейской провокацией и того меньше. Только в двух отраслях труда – у торговых служащих (Екатеринославль, Варшава, Астрахань, Тамбов, Саратов) и у рабочих печатного дела (Нижний, Самара, Смоленск) эти попытки дали заметные результаты. Но и здесь реформаторам приходилось наталкиваться на упорное сопротивление старых членов, не желавших рисковать накопленными капиталами.

Обществами дорожили сначала, как зацепками для открытого существования союза. Но когда из трещин, пробитых 9 января и 17 октября в самодержавной коре, забились ключи свободы, общества были оставлены в покое. Союзы стали возникать самочинно и существовать явочным порядком. В это время громадную роль сыграли текущие профессиональные объединения рабочих через депутатов, возникавшие для ведения забастовок (печатники, столяры, табачники в Москве), для сношений с фабрично-заводской администрацией (старосты на Семянниковском заводе в Спб., заводские комиссии в Харькове) или с правительством или общественными учреждениями (депутаты, избранные в комиссию Шидловского, положил начало Спб. Союзу рабочих печатного дела; такую же роль играли впоследствии избираемые на основании закона 15-го ноября в смешанные комиссии представители ремесленных рабочих).

Наконец, необходимо упомянуть еще о попытках использовать для образования союзов партийные организации, вернее – расширить последние до пределов профессионального союза. Попытки эти имели место в Москве, по-видимому, в Саратове и, особенно в северо-западном крае. И только здесь, в районе Бунда, они действительно имели некоторое значение. В других местах некоторые союзы мало чем отличались от подпольных партийных организаций и нисколько не захватывали в организационную сеть широких слоев рабочих.

Эта историческая справка дает нам полезные указания, как необходимо подходить к образованию союза. С самого начала дело ставилось широко и открыто. Даже в тех случаях, когда инициатива исходила от партийных рабочих, она сейчас же выносилась за пределы партийных ячеек, и ко всей подготовительной работе привлекались все влиятельные рабочие, хотя бы то и не были социал-демократы. Особенное внимание обращалось на то, чтобы в этой работе приняли живое участие уполномоченные – настоящие и бывшие – от рабочих масс: старосты, депутаты, выборщики в Думу и т.д. Их участие должно было придать союзу в глазах даже несознательных рабочих вес и доверие, а внутри него создать активное ядро из видных и выдающихся рабочих. В тех случаях, когда таких выбранных не имелось, например, у ремесленных рабочих, на подготовительные собрания приглашались представители от возможно большего числа заведений. Так, на первом организационном собрании московского союза портных было представлено до 40 крупных мастерских.

Этот подготовительный период в жизни нарождавшегося союза имел громадное значение. Здесь на живом деле – при рассмотрении устава, выработке организационных форм, обсуждении ближайших задач союза и т.п. – формировалось и спланивалось его ядро; выделялись. Втягивались в дело, приобретали опыт и навык, будущие деятели и руководители союза. Можно было, конечно, сократить этот подготовительный период, за один прием прокатить все вопросы, но организаторы и руководители движения понимали, что от такой спешки будет немного

толку: союзы-скороспелки так же быстро лопаются, как и возникают, и, во всяком случае, не так тот легко и скоро становятся на собственные ноги.

Одновременно велась работа и в другом направлении – агитация за союз, как устная, так и письменная в широких массах. При этом устная агитация велась не только оптовая, на собраниях, – много места уделялось и агитации в розницу: в мастерских, в трактирах, среди товарищей и знакомых. В частной дружеской беседе скорее, чем на больших собраниях, возникали споры и толки о союзе, легче выяснялись и рассеивались разные сомнения и недоразумения [...]

(П. Колокольников, ук. произв., с. 57)

* * *

...Девятое января (1905 г. – Р.В.) было поворотным пунктом в развитии массового рабочего движения. Оно не только пробудило к классовой самостоятельности остальные слои пролетариата, но в то же время его толкнуло на путь организационного строительства. Повсеместно фабрично-заводской пролетариат приступил к созданию неформальных организаций, в которых массы объединялись через свободно избранных ими представителей и которые руководили одновременно и экономической и политической борьбой рабочих....

(Комиссия по изучению истории профессионального движения в России.

(Истпроф ВЦСПС) 1905–1907 гг. в профессиональном движении.

I и II всероссийские конференции профессиональных союзов.

Составители: П. Колокольников и С. Рапопорт. – М., 1925,

Изд-во ВЦСПС, стр. 39. Далее – Истпроф ВЦСПС, ук. произв.)

* * *

В России 1905 года «...большинство союзов возникло только в дни свободы и не имело еще организационного опыта. «Весь этот период, – пишет В. Гриневиц о петербургских профессиональных союзах, – можно назвать периодом агитации за профессиональное объединение рабочих. И хотя в этот период учреждается до 40 профессио-

нальных союзов, мы не можем считать его периодом организационного строительства. Создавшиеся в это время союзы являлись, в сущности, не профессиональными организациями, а только организационными ячейками для агитации за профессиональное объединение».

(Истпроф ВЦСПС, ук.произв., с. 49)

* * *

Всероссийский союз железнодорожных служащих и рабочих, сыгравший громадную роль в организации октябрьской железнодорожной забастовки, образовался на съезде представителей 10 дорог в Москве 20–21 апреля (3–4 мая) 1905 года, как профессионально-политический союз, и вошел в состав Союза союзов. (*Романов Л.*, Движение среди служащих и рабочих железных дорог. Образование 1907 г. № 6, 7, 11, 12). В Москве главными деятелями союза были Мухин, Исаков и другие. «Во главе союза стояли управленческие служащие, рабочие же в союзе служили более или менее безгласным придатком, на которых в своих боевых действиях опирался союз», (*Дмитриев*, «Профсоюзы в Москве», с. 28). Мухин (с.-р.) по всей вероятности, принимал участие в совещаниях. В дни свободы рабочие стали организовывать самостоятельные профессиональные союзы железнодорожных рабочих; в Москве впервые выступили рабочие Брестских мастерских по инициативе убитого в декабре 1905 года меньшевика Виноградова; эта группа в его лице также была представлена на совещании в протоколах за №25. Но закон 4 (17) марта 1906 года, отнявший у железнодорожников право организации, в годы реакции положил преграду этим попыткам. Что касается Железнодорожного союза, то он отошел от общего потока профессионального движения; некоторое время существовал еще нелегально, подпал под влияние с.-ров (эсеры. – *Р.В.*), но в общественном движении после дней свободы роли не играл...

(Истпроф ВЦСПС, ук.произв., с. 161–162)

«...С 24 сентября (1905 года. — Р.В.) в Москве образовались регулярные совещания представителей профессиональных союзов города Москвы при участии правления Музея содействия труду и уполномоченного петербургского союза рабочих печатного дела. Из этих совещаний и организовалось потом «Бюро уполномоченных московских профессиональных рабочих союзов».

Октябрьская всеобщая политическая забастовка и последовавшая за ней фактическая свобода политической жизни всколыхнули всю рабочую Москву, подняли самые отсталые слои, закабаленные капиталу трудящегося населения. Лозунг профессионального объединения был выдвинут назревшей потребностью и непосредственно связан со стремлением трудящихся добиться лучших условий труда.

Депутатские собрания, профессиональные митинги, выработка требований стачечниками — все это естественно приводило к образованию профессиональных организаций. За два месяца не осталось, кажется, ни одной профессии, где бы не совершался этот процесс первичных образований союзной деятельности, и только развившиеся декабрьские события внесли задержку в поступательный ход движения. К декабрю в Москве насчитывалось более 50-ти профессиональных союзов с количеством записавшихся членов до 25 тысяч [...]».

«[...] В декабрьской политической забастовке (1905 года — Р.В.) профессиональные союзы принимали активное участие, содействуя дружному ее началу. Начавшиеся после декабрьских событий репрессии тяжело отразились и на союзах. В бюро отдельных союзов проводились обыски. Из членов союза есть убитые и арестованные. Со стороны хозяев предприятий проявлены настойчивые усилия сломить организованную силу рабочих. Во многих предприятиях депутаты и лица, заметные, как работники союзного объединения, лишались мест.

Организационные принципы профессионального движения в Москве не во всех случаях совпадали. Большинство уполномоченных профессиональных союзов, сходящих в состав Центрального бюро города Москвы, установили следующие общие основания для организации профессионального союза:

а) его партийность; формально союз не входит в партии;
 б) отсутствие политической программы, но желательность отдельных политических выступлений;

в) подчеркивать связь союза с общепролетарским движением, во избежание узкоэгоистического профессионализма;

г) стремление объединить всех рабочих данной профессии, необходимость всероссийских союзов;

д) боевой характер союза; взаимопомощь в союзах в данный момент может иметь очень ограниченный круг действия;

е) пролетарский характер союзов; тип смешанных союзов из хозяев и рабочих недопустим; совместные союзы из высших и низших служащих нежелательны;

ж) предпочтение профсоюзов по отраслям промышленности перед узкопрофессиональными;

з) широкое самоуправление внутри союза; вовлечение большого числа членов активную деятельность союза (советы правлений); возможно частое устройство собраний;

и) развитие общеобразовательных целей союзов (библиотеки, клубы, митинги);

к) местное объединение союзов в виде Центральные Бюро не должно нарушать полной автономии отдельных союзов.

По вопросу о внепартийности союзов Центральное Бюро не достигло одномыслия. Одна из организаторских групп (большевики) проводила взгляд, защищающий свободное присоединение к партии тех союзов, члены которых выразят на то желание.

Большинство московских профессиональных союзов, организовавшихся после октябрьских дней, возникли, как стачечные организации, в атмосфере борьбы за улучшение условий труда. Действующие в рабочей среде социалистические партийные группы отзывчиво приходили на помощь, оказывая услуги в деле союзного строительства. Неизбежным следствием этого явилось также и некоторое дробление инициативы, и возникновение целого ряда мелких цеховых союзов, обнимающих только целой профессии...»

(Истпроф ВЦСПС, ук. произв., с. 262–263)

Глава вторая

**«ВЫ ЖЕРТВОЮ ПАЛИ
В БОРЬБЕ РОКОВОЙ...**
(железнодорожные профсоюзы
в 1917–1922 годах)*

1.
**В.Большаков, «Профессиональное движение
на железных дорогах России.
Часть вторая: 1917–1922 годы»**
(Краткая историческая справка)

ВЖС был воссоздан на Всероссийской конференции железнодорожных служащих и рабочих (06–22.04.1917, Петроград; 212 делегатов). Согласно Уставу ВЖС, задача союза заключалась, прежде всего, в *«достижении наибольшей продуктивности работ железных дорог и наиболее полного и правильного осуществления лежащих на железнодорожниках государственных задач»* (пункт 1). Членами ВЖС «в редакции» 1917 года считались, помимо железнодорожников, также «полезные для организации лица»¹. Очень скоро Н.В.Некрасов, тогдашний министр путей сообщения, циркуляром №6321 признал государственное значение ВЖС, а за его органами – право контроля и непосред-

¹ Все даты до февраля 1918 года приводятся по старому стилю (Прим. Р.В.).

ственного участия в некоторых отраслях железнодорожного хозяйства (продовольственное, культурно-просветительное, врачебно-санитарное и пенсионно-страховое дело).

Параллельно в стране были возрождены или возникли заново ряд Всероссийских профессиональных союзов: Союз инженеров и техников, работающих на путях сообщения², Паровозосоюз, Телеграфосоюз и другие. К осени 1918 года на железных дорогах России существовало не менее 16 таких организаций.

Учредительный съезд ВЖС (первый Всероссийский съезд железнодорожников; Общежелезнодорожный съезд) работал в Москве с 15 июля по 25 августа 1917 года, при участии свыше 500 делегатов, которые избирались общими собраниями служб и участков. На съезд прибыли также представители от профессиональных железнодорожных союзов. Но им было отказано в праве решающего голоса на том основании, что это обеспечило бы делегировавшим их служащим и рабочим двойное представительство³. Тогда «профессионалисты» (160 человек от 8 союзов) покинули съезд и собрались на особой конференции (20 июля – 25 августа 1917 года, Москва), поставив себя в оппозицию «территориалистам», как тогда называли сторонников ВЖС. Делегаты конференции считали, что интересы представленных ими профессий ущемлены большинством съезда, и даже назвали этот эпизод *«одной из самых темных страниц русского профессионального движения»*⁴. Конфликт был разрешен подписанием между съездом и конференцией компромиссного соглашения, по которому профессиональные союзы встраивались в ВЖС в качестве секций на правах широкой автономии⁵.

Созданный съездом **ВИКЖЕЛ** или **ВИКЖЕЛЬ** (Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников, Неофициальное название применялось с сентября 1917 года. Официальное название – Центральный исполнительный комитет ВЖС (ЦИК ВЖС) 19 созыва. (Прим. Б.В.) представлял собой попытку примирить «территориалистов» и «профессионалистов». Состоял из 40 членов (34 от съезда, 6 от железнодорожных профсоюзов) и 40 кандидатов. Председатель – левый эсер А.Л.Малицкий⁶. Большевики безуспешно пытались расширить свое влияние с помо-

щью «рабочей группы ВИКЖЕЛЯ» (3 чел.). Политика нейтралитета, провозглашенная ВИКЖЕЛЕм в ответ на большевистский переворот и довольно широко поддержанная рабочими и служащими самых разных профессий, сыграла немалую роль в сдерживании гражданской войны в стране на первом ее этапе (октябрь 1917 – январь 1918 года).

Большинство профессиональных железнодорожных союзов также поддержали нейтралитет ВИКЖЕЛЯ. Наиболее последовательно себя вели

Паровозосоюз и Телеграфосоюз, так что и красным, и белым приходилось приставлять к машинистам и телеграфистам вооруженных солдат, которые надзирали за их работой.

20 ноября 1917 года ВИКЖЕЛЬ принял резолюцию о признании Советской власти, при условии передачи ему управления железнодорожным хозяйством⁷, и уже в декабре сформировал Коллегию по управлению МПС (председатель – член ВИКЖЕЛЯ, левый эсер И.Ф.Крушинский), которую, однако, большевики не признали.

19 декабря 1917 года ВИКЖЕЛЬ созвал II Чрезвычайный Всероссийский железнодорожный съезд (Петроград, до 700 делегатов), на котором выявился антагонизм между ВЖС и Советской властью. Голосование по вопросу признания Учредительного собрания выявило, что большинство съезда (273 голоса, в том числе большинство делегатов от профессиональных железнодорожных союзов) – за сторонниками «учредилки». Большевистско-левоэсеровское меньшинство (261 голос) ушло в ночь с 4 на 5.01.1918 со съезда, объявило о его непризнании и провело свой особый съезд (см. ниже). Считая не вправе продолжать свою деятельность, будучи непризнанным левым крылом железнодорожных служащих и рабочих, ВИКЖЕЛЬ сложил с себя полномочия⁸. Съезд был закрыт.

Иначе вели себя большевики и их союзники. Ушедшие с Чрезвычайного съезда делегаты левого крыла конституировались как Всероссийский чрезвычайный съезд железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих (05–30.01.1918). Новый съезд образовал ЦИК ВСЖ второго созыва, который, в отличие от ВИКЖЕЛЯ, получил на-

звание **ВИКЖЕДОР** или **ВИКЖЕЛДОР** (Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников). В него входило 40 человек (позднее – 58), в том числе 9 – члены бывшего Викжеля⁹. Председатель президиума **ВИКЖЕДОРА** – большевик А.И.Жук. После победы большевиков над левыми эсерами 6 июля 1918 года, представители последних (в частности, бывший председатель **ВИКЖЕЛЯ** Малицкий) были исключены из **ВИКЖЕДОРА**.

Будучи лоялен к Советской власти, **ВИКЖЕДОР** получил в управление Наркомат путей сообщения (НКПС), 19.01.1918 поставил своего члена, большевика А.Г.Рогова, на пост председателя коллегии НКПС (с 24.02.1918 – Нарком) и сдал ему все распорядительные функции на железных дорогах, став по декрету от 23.03.1918 высшим контролирующим «профессиональным» органом без административных функций¹⁰. Бездумным администрированием и полной подчиненностью советскому руководству заслужил название «уродливой корпоративной организации»¹¹ и прозвище «Викжелдур»¹². Существовал до марта 1919 года, распущен 1-м Всероссийским съездом железнодорожных профессиональных союзов (см. ниже)¹³. Во времена **ВИКЖЕДОРА** о существовании ВЖС никто не вспоминал. **ВИКЖЕДОР** превратился, фактически, в руководящий орган без организации.

После разгрома большевиками «мятежа» левых эсеров бывшие члены **ВИКЖЕЛЯ** из этой партии, по-видимому, попытались его восстановить. Деятельность этих членов **ВИКЖЕЛЯ** продолжалась до декабря 1918 – января 1919 года, когда **ВИКЖЕДОР**, объявив об аннулировании их мандатов, предписал их задерживать и препровождать в ЧК¹⁴.

17.01.1918 железнодорожные профессиональные союзы провели свою конференцию (70 представителей от Правлений союзов). На ней произошел раскол по вопросу о сотрудничестве с Советской властью. Большинство, признававшее Учредительное собрание как высший орган государственной власти в России, образовало **ВСОПРОФЖЕЛЬ** (Всероссийский Совет железнодорожных профессиональных союзов)¹⁵.

В разное время в него вступили:

1. «Всероссийский профессиональный союз паровозных бригад» (**ПАРОВОЗОСОЮЗ**, с 1918 года – **ПАРБРИГ**);

2. «Всероссийский профессиональный союз технических бригад по вагонному делу» (**ТЕХНИКОВАГОН**);

3. «Всероссийский профессиональный союз техников и чертежников» (**ТЕЧЕРЖ**);

4. «Всероссийский железнодорожный союз агентов технико-распорядительного движения» (**САТЕРД**, **ВСЕСАТЕРД**);

5. «Всероссийский железнодорожный профессиональный союз коммерческих служащих и рабочих» (**ГРУЗО-ОБОРОТ**);

6. «Всероссийский весовой технический железнодорожный союз» (Союз техников весового дела);

7. «Всероссийский союз железнодорожных телеграфистов» (**ТЕЛЕГРАФОСОЮЗ**)¹⁶;

8. «Всероссийский союз коммерческих работников по передачи грузов и обмену вагонов» (**ОБМЕНОВАГОН**, **КОММЕРО-ОБМЕНВАГОН**);

9. «Всероссийский союз курьеров, сторожей и рассыльных»;

10. «Всероссийский союз конторских служащих» (**КОНТОРОСОЮЗ**, **ВСЕКОНТОРОСОЮЗ**);

11. «Всероссийский союз ротных железнодорожных фельдшеров»;

12. «Всероссийский союз помощников врачей/ школьных фельдшеров»;

13. «Всероссийский союз железнодорожных врачей»;

14. «Всероссийский союз эвакуированных железнодорожников».

Председатель Президиума (Исполнительного бюро) **ВСОПРОФЖЕЛ**я – социал-демократ-(интернационалист) **А.А.Платонов**.

ВСОПРОФЖЕЛь активно занимался тарифно-нормировочными вопросами своих членских организаций¹⁷, встал на платформу примирения с Советской властью¹⁸, старался переключить профессиональные союзы на отношения с ней исключительно как с работодателем (стачки

с экономическими требованиями из профсоюзного арсенала не исключались)¹⁹. Одновременно Советское правительство (Совнарком) не только признало ВСОПРОФЖЕЛЬ, но и под его давлением приняло ряд постановлений, в том числе декрет о защите железнодорожников от насилия со стороны комиссаров и чекистов (от 27.07.1918)²⁰.

Верные своей манере, делегаты левого крыла конференции 17 января, на которой был создан ВСОПРОФЖЕЛЬ – ушли с нее и образовали свой Совет Всероссийских Пролетарских железнодорожных союзов (председатель – большевик А.М.Амосов). В него вошли:

1. «Всероссийский профессиональный союз (железнодорожных) мастеровых и рабочих»;

2. «Всероссийский профессиональный союз младших агентов/служащих службы движения» (МАДЖЕЛЬ-С (МЛАДЖЕЛЬ));

3. «Всероссийский профессиональный союз кондукторских бригад»²¹.

Однако за несколько месяцев разногласия между двумя профобъединениями были изжиты, и «пролетарские» союзы вновь вошли во ВСОПРОФЖЕЛЬ, который теперь состоял из 54 членов во главе с Исполнительным бюро (Президиумом) из 10 человек²².

Подготовленная ВСОПРОФЖЕЛем 1-я Всероссийская конференция железнодорожных профессиональных союзов (21–27.07.1918, Москва) выступила за создание производственного союза, что, однако, должно было быть проведено постепенно; через подготовку единообразного устава, упорядочение взносов, слияние союзов родственных профессий и т.п.²³ С августа начались переговоры о более тесном объединении между ВСОПРОФЖЕЛем и большевистским Петроградским Организационным бюро (Оргбюро) по созданию производственного союза на железных дорогах²⁴. За спиной Оргбюро стоял все тот же ВИКЖЕДОР.

Проект ВСОПРОФЖЕЛя (федералистский) предусматривал создание объединенных узловых железнодорожных советов из правлений профсоюзов при широкой авто-

номии последних. Проект Оргбюро (централистский) оставлял профсоюзам удел секций с очень ограниченной автономией. Одновременно с переговорами Оргбюро обеспечило поглощение всех остальных профессиональных союзов Петроградского узла Союзом мастеровых и рабочих (на Окружной конференции железнодорожных союзов 27–29.11.1918 в Питере он имел огромный перевес голосов и протаячил резолюцию о поглощении, несмотря на то, что делегаты 9 других союзов голосовали против)²⁵. На других железных дорогах поглощение происходило путем запугивания и подтасовок при голосовании, роспуска местных «контрреволюционных» профорганизаций, вмешательства ЧК и т.п.²⁶ Делалось это для создания на грядущем Всероссийском съезде коммунистического большинства и проведения централистского проекта «слияния» уже в масштабах всей страны²⁷.

С созданием концлагерей (август 1918 года), официальном объявлении в стране «красного террора» (05.09.1918), введением военного положения на железных дорогах (30.11.1918) условия независимой профсоюзной работы в советской России вообще резко ухудшились.

Железнодорожные профсоюзы все-таки сумели провести съезды для выработки единой позиции по вопросу о форме объединения. В январе 1919 года прошел III Всероссийский съезд Паровозосоюза. Он принял подробную резолюцию с федералистским проектом объединения (профессиональные секции имеют широкую автономию и решающее влияние при урегулировании вопросов, касающихся только своей профессии). Аналогичные решения были приняты САТЕРДом, ТЕЛЕГРАФОСОЗОм, и другими профсоюзами.²⁸

21.02-01.03.1919 состоялся I Всероссийский съезд железнодорожных профессиональных союзов (Москва, 381 делегат). Его задачей была выработка формы объединений профессиональных союзов в единый производственный железнодорожный союз. Под угрозой делегатов ПАРОВОЗОСОЮЗа, ТЕЛЕГРАФОСОЮЗа и САТЕРДа уйти со съезда, коммунисты вынуждены были отказаться от

общего голосования по вопросу о профессиональной секции, при котором они получили бы большинство голосов. В результате соглашения трех фракций; коммунистов, «независимцев», «интернационалистов» – съезд принял компромиссную резолюцию по вопросу о секции, сохранив за ней ряд прав²⁹.

Съезд образовал **Всероссийский профессиональный (производственный) союз рабочих и служащих железнодорожного транспорта** во главе с **ЦЕКПРОФСОЖем** (Центральный комитет профессионального союза железнодорожников) из 30 членов и 19 кандидатов³⁰. Председатель Президиума (Исполнительного бюро) Цекпрофсожа – коммунист И.А.Пятницкий. При ЦЕКПРОФСОЖе было создано 6 секций: ВЕСАТЕРДа, ТЕЛЕГРАФа, ПАРБРИГа, КОНТОРАСОЮЗа, ВСЕКОНДМАДЖЕЛя, Мастеровых и рабочих – каждая во главе со своим Центральным бюро.

Однако скоро ЦЕКПРОФСОЖ принял Положение о секции, в котором централистские идеи возобладали над федералистскими: права секции были значительно урезаны. Кроме того, ЦЕКПРОФСОЖ фактически лишил секционных лидеров возможности заниматься вопросами своей профессии, «*обязав их работою*» в общественных органах, отправляя в длительные объезды окраинных дорог, мобилизуя на фронт, в органы НКПС и т.п.³¹ Наиболее твердых «секционистов» арестовывали (например, в апреле-июне 1920 года, пока проходила процедура «самороспуска» секции Телеграфа, ее лидер Розанов сидел в Бутырках³²). Таким образом, планомерная работа в секциях была нарушена, секционные заседания, собрания и конференции срывались из-за отсутствия кворума, авторитет секций в среде своих профессий стал падать. К июлю 1920 года прекратили свое существование минимум две секции: Мастеровых и рабочих, а также Телеграфа. Остальные фактически почти прекратили функционировать.

Тем временем, организации профессиональных союзов на местах ускоренными темпами продолжали вливаться в производственный союз³³, ссылаясь теперь уже и на резолюцию съезда о профессиональной секции. Этот процесс

(по мере захвата красными новых территорий) продлился, по крайней мере, до апреля 1921 года, когда было преодолено сопротивление последней из известных мне структур профессиональных союзов – ПАРОВОЗОСОЮЗа на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД).

ЦЕКПРОФСОЖ продолжил линию ВИКЖЕДОРа на сотрудничество с администрацией и властями в ущерб работникам, проводя локауты в забастовавших подразделениях и санкционируя аресты активно протестующих против политики Советской власти³⁴.

II Всероссийский съезд рабочих и служащих железнодорожного союза (17–23.07.1920, Москва, 429 делегатов) одобрил ликвидацию секций, причем в резолюции о деятельности ЦЕКПРОФСОЖа за отчетный период специально говорилось о его *«усиленной работе»* в этом направлении³⁵. Одновременно в производственный союз был включен Союз инженеров и техников, работающих по путям сообщения, в виде Секции инженеров и техников.

Пленум ВЦСПС 03.09.1920 принял *«историческое решение»* «слить» железнодорожников и водников³⁶. ЦЕКПРОФСОЖ полностью поддержал это решение и высказался *«за полное слияние»*³⁷. В результате был образован Объединенный Всероссийский производственный союз работников железнодорожного и водного транспорта (Союз транспортных рабочих) во главе с Временным ЦК, в составе 21 члена. На I (Объединительном) съезде транспортников (март 1921 года, Москва) было одобрено «слияние» союзов и образован ЦЕКТРАН (Центральный Комитет ТРАНспортников; состав – 31 член и 10 кандидатов, в абсолютном большинстве коммунисты)³⁸. Председатели Президиума Временного ЦК, а затем ЦЕКТРАНа – коммунисты Л.Д.Троцкий, затем А.П.Розенгольц³⁹ и Я.Э.Рудзутак. Будучи детищем «военного коммунизма», ЦЕКТРАН проводил линию на свое «сращивание» с НКПС, а на местах – Дорпрофсоюзей с Управлениями дорог⁴⁰. Секция из инженеров и техников была ликвидирована⁴¹, при ЦЕКТРАНе осталась лишь секция водников⁴². Защитные функции (от «пролетарской» власти) у такого «профсоюза» полностью отсутствовали. Более того, бо-

рясь против волнений и забастовок на железных дорогах ЦЕКТРАН работал в полном контакте с органами ВЧК.

На II Всероссийском съезде транспортников (02–04.10.1922, Москва) эта организация была «разлита» на союз водников и **Всероссийский союз работников железнодорожного транспорта**⁴³. На прошедшем тут же VI Всероссийском съезде железнодорожников (04–06.10.1922, Москва, свыше 300 делегатов) ЦЕКПРОФСОЖ был восстановлен, председателем его Президиума был избран коммунист А.А. Андреев.

Знакомство с обстоятельствами эволюции профдвижения на железных дорогах России в 1917–1922 годах позволяет сделать следующие выводы:

1. В 1917–1922 годах эволюция Всероссийского железнодорожного союза привела к созданию профсоюза нового, советского типа: «огосударственного» производственного союза, если пользоваться терминологией большевиков того времени. Основной функцией такой организации была не защита интересов своих членов, а помощь работодателю (в лице государства) в выполнении производственных задач.

2. Эта эволюция проходила, нередко, в нарушение уставных норм ВЖС, как это имело место, например, с ВИКЖЕДОР (ЦИК ВЖС 19-го созыва), который являлся нелегитимным органом, так как был избран меньшинством делегатов Чрезвычайного железнодорожного съезда.

3. То же самое можно сказать и о создании Союза транспортных рабочих. Оно было осуществлено путем чисто аппаратных решений, в нарушение ряда норм уставных документов ВЖС и, следовательно, также являлось нелегитимным. Она (эволюция) совершалась в принудительном порядке, не учитывала точку зрения основной массы рядовых членов железнодорожных профсоюзов. Так произошло, например, с ПАРБРИГом и рядом других профессиональных союзов, включение которых в состав единого производственного союза по «централистскому» сценарию прошло в нарушение постановлений их съездов. Оно, следовательно, также не может считаться легитимным.

Теперь о том, кто сегодня является наследником традиций Всероссийского железнодорожного союза. Существующий ныне Независимый профсоюз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) можно считать наследником лишь части традиций ВЖС, а именно тех, которые были в 1917–1920 годах использованы большевиками для создания советской концепции профсоюзной деятельности и которые были отвергнуты свободным профсоюзным движением еще в годы первой российской революции: устойчивое стремление к бюрократическому толкованию понятия «централизм», к установлению органической связи с администрацией, вплоть до разделения с нею ответственности профсоюза за состояние производства. Именно поэтому правильнее было бы говорить, что РОСПРОФЖЕЛ являлся прямым наследником не ВЖС, а созданного в октябре 1922 года Всероссийского союза работников железнодорожного транспорта и уже функционировавшего во всех своих основных параметрах на базе советской концепции профсоюзной деятельности.

Что же касается демократических традиций ВЖС, носителями которых в 1905–1907 годах были первые реальные профессиональные союзы железнодорожников, то сегодня право правопреемства здесь, безусловно, принадлежит современному Российскому профсоюзу локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ).

24.12.2004 – январь 2005

Примечания:

1. Устав ВЖС в редакции 1917 года отдельной брошюрой издан, кажется, не был (в каталогах Российской национальной библиотеки (СПб.) такого издания нет). Тем не менее, его текст публиковался железнодорожными газетами. См.: например: Воля и думы железнодорожника (далее – ВДЖ). – М. – 1917. – №38–42; Мурманский путь. – Петрозаводск. – 1917. – №3 и сл.

2. В него входили начальники станций, дорог и прочие руководители железнодорожного хозяйства вплоть до Министра путей сообщения П.П.Юренева.

3. ВДЖ – 1917. – №31. – 2 августа.

4. Заявление профессиональных организаций железнодорожников / Мысли железнодорожника. – Пг. – 1917. – №15. – 15 августа: М.Л.Дорошевский, П.П.Юренев у профессионалистов (Впечатления участника) / ВДЖ. – 1917. – № 32. – 5 августа.

5. Протокол заседания согласительной Комиссии... / Наш журнал – Тверь. – 1917. – № 1 – сентябрь – с.12.

6. Список членов Центрального Исполнительного Комитета ВЖС / Наш журнал. – Тверь. – 1917. – № 5. – декабрь. – С. 14–16.

7. Гражданская война и военная интервенция в СССР: Энциклопедия / Гл. ред. С.С.Хромов. – М., 1983 (Далее – ГВВИ). – С. 92.

8. Новая жизнь. – Пг. – 1918. – №8. – 12/25 января. Советские энциклопедии дают некоторые подробности деятельности «руководителей» и «организаций» ВИКЖЕЛЯ в марте-июне 1918 года на Московском и Петроградском железнодорожных узлах (ГВВИ. – с.92; Великая Октябрьская Социалистическая революция: Энциклопедия / под ред. П.А.Голуба и др. – М., 1987 (Далее – ВОСР). – с.79). Однако мне не удалось найти подтверждения этой информации в массиве советской, социалистической и независимой прессы тех месяцев.

9. Новая жизнь. – Пг. – 1918. – №19. – 26 января / 8 февраля.

10. ГВВИ. – с.92.

11. Из телеграммы ВЦСПС (Известия ВИКЖЕДОРа. – М. – 1919 – №4. – 30 января – С. 1).

12. Из выступления А.Лозовского на 2 Всероссийском съезде профсоюзов.

13. Газета «Известия ВИКЖЕДОРа» выходила до апреля 1919 года.

14. В другой редакции: «лица, представляющие [мандаты, удостоверения и прочие документы бывших членов ВИКЖЕЛЯ], должны задерживаться и предаваться законной ответственности» (Известия ВИКЖЕДОРа. – М. – 1919. – №4. – 30 января – С. 4).

15. О конференции 17.01.1918 см.: Бюллетень Совета Всероссийских Профессиональных железнодорожных союзов «ВСОПРОФЖЕЛЬ». – М. – 1918 (Далее – Бюллетень ВСОПРОФЖЕЛЯ). – №1. – 1 мая. В обиходе использовалось искаженное наименование Всепрофжель. Последнее укрепилось и в советской исторической литературе (ГВВИ. – С. 124; ВОСР. – С. 101).

16. Председатель С.К.Антоневич. Не путать со Всероссийским почтово-телеграфным союзом (ВСЕРОПОЧТЕЛЬ, ПОТЕЛЬСОЮЗ) председатель П.М.Кинг).

17. Тарифы железнодорожников, утвержденные Наркомом труда и Трудовой комиссией ВСОПРОФЖЕЛЯ, см.: Бюллетень ВСОПРОФЖЕЛЯ. – №7–8. – 25 августа. – С. 19.

18. Это произошло не сразу. По началу ряд железнодорожных профсоюзов (в том числе ПАРОВОЗОСОЮЗ) готовился принять участие в антисоветской Всеобщей политической стачке протеста

02.07.1918, которая была сорвана на железных дорогах благодаря репрессиям красных и активному противодействию «примиренческого» большинства ВСОПРОФЖЕЛя.

19. Деятельность ВСОПРОФЖЕЛя представлена в отчетном докладе А.Платонова: Первый Всероссийский Съезд Железнодорожных Профессиональных Союзов / Гудок. – Пг. – 1919. – №3–4. – март-апрель – С. 12.

20. Декрет от 27.07.1918 и другие документы: Грузооборот. – М. – 1918. – № 8,9,10 – 22/9 сентября – С. 25–26. Постановление Совнаркома от 07.08.1918 и приказ заместителя председателя ВЧК Е.Петерса к чекистам «не угрожать оружием железнодорожникам» (ВДЖ. – 1918. – №52. – 12 августа).

21. Список членских организаций ВСОПРОФЖЕЛя после его объединения с Советом пролетарских союзов см.: Гудок. – Пг. – 1918. – №6–8. – 17 июня – С. 23.

22. Состав Исполнительного бюро ВСОПРОФЖЕЛя см.: Бюллетень ВСОПРОФЖЕЛя. – №1. – С. 4. Историю образования ВСОПРОФЖЕЛя и Совета пролетарских союзов см.: Гудок. – Пг. – 1918. – №6–8. – 17 июня – С. 16; №9, 10. – 1 октября – С. 6.

23. Резолюция конференции по организационному строительству в «Вестнике Главного Военно-Революционного Комитета Московско-Киевско-Воронежской железной дороги». – Курск. – 1918. – №26. – 12 августа – С. 7–8.

24. Оргбюро возникло после первой Всероссийской конференции коммунистов железнодорожников (июль 1918 года), принявший резолюцию о «немедленном» создании «Всероссийского Центрального производственного Союза» в отрасли. Перед профсоюзами на дорогах конференция ставила *«задачу не борьбы и конфликтов с властью, а всемерное содействие по организации производства и улучшению труда и быта железнодорожников»* (Известия ВИКЖЕДОР. – М. – 1918. – №1. – 30 декабря).

25. Гудок. – Пг. – 1918-1919. – №12– 1. – декабрь-январь; Распределение голосов на Петроградской конференции. См.: Известия ВИКЖЕДОР. – М. – 1918. – №1. – 30 декабря – С. 2.

26. Например, железнодорожные профсоюзы в районе Москва-Тула-Петушки были распущены конференцией коммунистов с помощью Железнодорожной ЧК (Распоряжение районного Комитета / ВДЖ. – 1919. – №3. – 14 января).

27. Так, телеграмма ВИКЖЕДОР. от 24.12.1918 требовала от Дорожных и Военно-революционных комитетов *«напрягать всю свою энергию»* для ускоренного строительства структур производственного союза в духе *«подготовки соответствующей почвы для благоприятного разрешения вопроса [о нем] на Всероссийском съезде»* (Известия ВИКЖЕДОР. – М. – 1918. – №1. – 30 декабря – С.2); конференция коммунистов Московско-Курской дороги по докладу А.Амосова поста-

новила «немедленно создать на местах [...] производственные местные отделения [...] чтобы поставить Всероссийский Съезд Профессиональных Союзов перед фактом существования производственных объединений на местах и тем самым раскрыть в центре единый купол Всероссийского Профессионального единого производственного Союза» (ВДЖ. – М. – 1919. – №2. – 10 января).

28. Пути сообщения Севера. – Пг. – 1919. – №3,4. – март. – С. 124.

29. См., например: П.В-е. К Всероссийскому Съезду Железнодорожных Профессиональных Союзов / Известия ВИКЖЕДОРа. – М. – 1919. – №8. – 10 апреля.

30. Список членов ЦЕКПРОФСОЖа см.: ВДЖ. – 1919. – №17. – 11 марта. От машинистов в ЦК вошли Н.И.Федотов, С.И.Яковлев (члены ЦК), М.Д.Казаков и И.С.Бармин (кандидаты в члены ЦК) – все члены Центрального Правления ПАРОВОЗОСОЮЗа еще с 1917 года. Федотов стал членом Президиума и товарищем председателя ЦЕКПРОФСОЖа.

31. Факт отвлечения секционного актива на общесоюзную работу для «устранения возможности какой-либо оппозиции при проведении организационной схемы союза» позже открыто признавался коммунистическим большинством ЦЕКПРОФСОЖа и даже ставился себе в заслугу (Тезисы отчета о деятельности ЦЕКПРОФСОЖа / Железнодорожник. – М. – 1920. – №20. – 14 июля – С. 6).

32. Ликвидация секции Телеграфа / Железнодорожник. – М. – 1920. – №20. – 14 июля – с. 67–69.

33. К маю 1919 года еще действовали профессиональные союзы на 74 железнодорожных участках из 160 по Советской России. МКПС и Оргинструкторский отдел ЦЕКПРОФСОЖа обязывали их «распуститься» в недельный срок с момента получения телеграммы об этом (Ликвидация старых секционных союзов / Железнодорожник. – М. – 1919. – №3. – 27 мая. – С. 30–32).

34. По началу ЦЕКПРОФСОЖ признавал недопустимость как забастовок, так и локаутов для бастующих и арестов за политические взгляды, допуская, однако, увольнения за призыв к стачке (Из деятельности Центрального Комитета / Железнодорожник. – М. – 1919 – №15,16. – 28 апреля. – С. 43). Через год позиция была ужесточена. В «Отчете о деятельности Исполнительного Бюро [ЦЕКПРОФСОЖа] за период январь-февраль» 1920 года, например, говорилось: *«Стало также ясно, что в пункты устава, трактующие об «улучшении экономического благосостояния членов союза и защите их интересов» теперь придется вкладывать другое, чем до сих пор, содержание. [...] Союз не может защищать тех своих членов, кои явно враждебно относятся к Советской власти и, находясь в рядах железнодорожного транспорта для своих низменных целей, будируют малосознательную часть товарищей и провоцируют их на всякого рода выступления против советской власти и против ЦК союза, исполняющего волю всего железнодорожного пролетариата»*. См. также резолюцию Исполнительного Бюро ЦЕК-

ПРОФСОЖа о локауте 02.01.1920 в объявивших стачку Главных вагонных мастерских Московско-Курской дороги и постановление Исполбюро от 14.01.1920 о таком же отношении к бастующим и впредь (См.: Железнодорожник. – М. – 1920. – №15,16. – 28 апреля. – С. 43,44.).

35. Резолюция, принятая съездом / Гудок. – М. – 1920. – №63. – 24 июля. – С. 3.

36. Историческое решение / Гудок. – М. – 1920. – №99. – 8 сентября. – С. 3.

37. В ЦК союза / Гудок. – М. – 1920. – №99. – 8 сентября. – С. 3.

38. Состав Цектрана см.: Гудок. – М. – 1921. – №266. – 1 апреля. – С. 3.

39. В ЦК союза / Гудок. – М. – 1920. – №99. – 8 сентября. – С. 3. Видимо, Розенгольц пробыл на этом посту непродолжительное время и скоро был вновь заменен Троцким. Насколько мне известно, факт руководства Розенгольцем Сюзом транспортников в исторической литературе не освещен.

40. ГВВИ. – С. 637.

41. Второй съезд транспортников одобрил ее ликвидацию (Организационный вопрос / Гудок. – М. – 1922. – №721. – 8 октября. – С. 4).

42. Разлиание союза / Гудок. – М. – 1922. – №717. – 4 октября. – С. 5. «Слияние» бывших союзов железнодорожников и водников на местах (за исключением Сибири) также не было проведено (Доклад ЦК / Гудок. – М. – 1922. – №716. – 3 октября. – С. 4).

43. Резолюцию о «разлиании» см.: Два союза / Гудок. – М. – 1922. – №718. – 5 октября. С.1.

2. Воссоздание Всероссийского железнодорожного союза

2.1.

**Первая Всероссийская железнодорожная конференция
(Петроград, 06–22.04.1917)**

«[...] С 6 апреля по 22 апреля 1917 года в Петрограде проходит Первая Всероссийская железнодорожная конференция, созванная [...] «управленцами». Она была представлена 250 делегатами, из которых 20 человек являлись членами социалистических партий, в том числе один – большевик. На своем первом пленарном заседании конференция утвердила 7 комиссий: 1) уставная – по вы-

работке проекта Устава Союза; 2) трудовая – по вопросам труда; 3) транспортная – по урегулированию транспорта; 4) организационная – по организации и подготовке будущего съезда; 5) культурно-просветительная; 6) по продовольствию; 7) милиционная.

Конференция провозгласила создание Всероссийского Железнодорожного Союза рабочих и служащих и избрала Исполнительный комитет в количестве 15 человек. Председателем комитета стал Л.Соколинский.

На Исполком конференция возложила обязанности не только созвать Всероссийский учредительный съезд железнодорожников, но и «руководить и направлять деятельность отделений союза на местах, устранять недоразумения между служащими и администрацией дорог и при необходимости подавления контрреволюционного движения в стране принимать те или иные меры, не останавливаясь даже в случае надобности и перед объявлением всероссийской забастовки железных дорог».

Конференция приняла Обращение ко всем железнодорожникам, а также резолюцию, в которой было высказано отношение по вопросам: о войне, к Совету рабочих и солдатских депутатов и Временному правительству, о форме управления страной.

Коротко содержание резолюции сводилось к тому, что конференция призывает способствовать полной боеспособности фронта и тыла и ведения войны до того момента, пока внешний враг не перестанет представлять угрозы; доверяет Временному правительству и будет его поддерживать, пока оно не идет в разрез с интересами пролетариата и трудящихся масс в лице Совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов; требует от Временного правительства немедленного созыва Учредительного собрания на основе всеобщего прямого, равного и тайного голосования для установления в России демократической республики [...].».

(«Этапы большого пути. 1905–2005. 100 лет Российскому профсоюзу железнодорожников и транспортных строителей». – М., 2005, с. 32–33; далее – «Этапы...», ук. произв.).

2.2.

Учредительный съезд ВЖС
(Москва, 15.07–25.08.1917)

2.2.1.

По воспоминаниям М.Д.Орехова
(председателя съезда)

«[...] Конструировался линейный союз. Болезненно чувствовались вопросы, связанные с улучшением материального положения. Заработок рабочих и служащих оставался неизменным при быстро растущих ценах на все предметы потребления и в особенности на предметы первой необходимости.

Произведенные выборы в главный дорожный комитет выдвинули меня в качестве председателя комитета, а выборы на предстоящий учредительный съезд всероссийского железнодорожного союза оторвали меня надолго от линии. Учредительный съезд начался в середине июля 1917 года. Председателем и здесь выбрали меня. Это была ошибка. Я согласился вести съезд, — это была еще большая ошибка. Оторванный в течение двенадцати лет от русской, и, в частности, от железнодорожной жизни, не принимавший по той же причине участия на конференции, бывшей за несколько месяцев до того; незнакомый с работами бюро по созыву съезда, — я не мог ни руководить съездом, ни направить его работы. Я обрек себя на пассивную роль, которая не отвечала ни моему характеру, ни моим целям.

По счастью, товарищами председателя были избраны т.т. Шеханов и Сенюшкин, которые вместо меня повели съезд. Впоследствии было избрано три председателя: я, Шеханов и Розанов. Мне оставалось лишь появляться на председательском месте в торжественных случаях или в случаях назревающих конфликтов и взять на себя хозяйственные дела съезда. Съезд сосредоточил свои работы на организационных вопросах, но и здесь чувствовалось, что материальные вопросы тревожат делегатов. Мировая война продолжалась, разруха росла, цены подымались...

В самом начале произошла попытка сорвать съезд. Старый нелегальный железнодорожный союз 1905 года поневоле был организован по станциям, и выборы, какие могли происходить, производились всеми членами союза данного пункта. Также был построен союз и 1917 года. Однако, его легальность, а также рост профессиональных союзов, привели некоторые круги к мысли организовать железнодорожников по союзам. Образовались не один, а множество союзов, на каждой дороге, которые расщепили единую организацию.

Выборы на учредительный съезд были произведены по территориальному признаку. Профессиональные союзы, принимавшие участие в выборах и пославшие своих делегатов от всей линии, выбрали сверх того делегатов по союзам. Получилась на съезде лишняя сотня представителей. Вопрос мог бы быть миролюбиво улажен, если бы во главе «профессионалов» не встал инженер Васильев, поведение которого вызвало у членов съезда едва ли не справедливые подозрения.

Мандатная комиссия, указывая на двойное представительство, полученное смещением выборов территориальных с выборами по профессиям, предложила допустить к занятиям на съезде делегатов от профсоюзов, но с правом совещательного голоса. Произошли бурные прения. Профессионалы протестовали. Особенно выделялся инженер Васильев. Съезд не согласился с их доводами, и профессионалы демонстративно оставили зал заседания. Профессионалы открыли свою конференцию. Результаты ее мне неизвестны. Слышал только, что там быстро раскусили роль инженера Васильева и удалили с конференции. Слышал также, что профессионалы обращались к министру (Некрасова уже не было, и его замещал временно управляющий министерством инженер Ливеровский). Временное разногласие о порядке выборов превращалось в раскол. Этого, по-видимому, и добивались маленькие и большие власти. После всеобщей забастовки железных дорог в 1905 году, союз наш был бельмом на глазу у правительства. Чего не делалось, чтобы разрушить его. Аресты, ссылка, увольнение, провокация, сыпались на нас, как из рога из-

бия. Двадцать тысяч железнодорожников потеряли свои места к началу 1906 года. И все же, едва грянула революция, как союз возродился. Двухмиллионная армия – сила немалая. Будет ли она тесно связана и спаяна или ее разъест ржа разногласий? Мы боролись за спайку, контрреволюционные силы – за разложение. Кто кого одолеет?

Сами профессионалы не принимали навязываемой им роли и инстинктивно упирались от «дружеских» подталкиваний «друзей» революции. Они, по-видимому, не хотели отрываться от союза и искали пути возвращения к нему. Одним из таких путей они выбрали «бабушку революции[...]». (Имеется в виду известный тогда левый российский политик Екатерина Константиновна Брешко-Брешковская. – *Прим. Р.В.*)

«[...] Крупное значение железнодорожного союза учитывалось не одной «бабушкой революции». Временное правительство стояло на той же точке зрения. Ко дню открытия учредительного съезда нам была доставлена из Петрограда телеграмма Керенского от 15 июля. Привожу ее целиком.

«Москва. Всероссийскому съезду железнодорожников.

Занятый делами чрезвычайной важности и срочности, к глубокому сожалению, присутствовать на съезде не могу. Шлю свой сердечный привет вам, товарищи-железнодорожники. В тяжелую годину собрались вы на первый всероссийский съезд железнодорожных служащих и рабочих с целью создания объединяющего вас всех союза на основах, провозглашенных свободным революционным народом. В тот момент, когда полчища врагов угрожают дальнейшим вторжением в пределы России и грозят гибелью добытой столь дорогою ценою свободы, я взываю, товарищи, к вашему гражданскому долгу перед родиной и приглашаю вас к неустанной дружной работе. Несите свой тяжелый ответственный труд, скованные дисциплиной, столь же необходимой на железных дорогах, как и в армии, и в целях единения всего революционного народа. Стремитесь согласовать вашу работу на съезде с теми задачами, которые вам изложит управляющий министерством путей сообщения в соответствии с взглядами времен-

ного правительства. Да здравствуют организованные то варищи-железнодорожники и их энергичная работа, столь нужная для спасения революции и родины. Министр-председатель А. Керенский».

И, действительно, управляющий министерством путей сообщения явился, да не один, а с министром труда Скобелевым. «Управляющим» оказался не кто иной, как революционер Тахтамышев. Из старшего инспектора он превратился в товарища министра, а с назначением Некрасова заместителем министра-председателя, стал управлять министерством. Хорошего ждать нечего было.

Скобелев произнес горячую, тонко построенную речь, в которой, указывая, между прочим, на необходимость организации твердой власти, опирающейся на волю большинства, уверял, что власть эта в любой момент может быть передана этому большинству. Было ли это мнением одного Скобелева или это была только красивая фраза, не знаю. Когда же большинство пожелало взять власть в свои руки, правительство не нашло в себе достаточно мужества отказаться от власти. Мало того, оно ставило препятствия или не желало устранять препятствия, когда «большинство» железнодорожников пыталось постепенно подойти к осуществлению власти организованного большинства железнодорожников на ж.д. Власть, как известно, слишком сладка, чтобы от нее отказываться добровольно. [...]

[...] Итак, съезд начался очень торжественно. Временное правительство проявляло к нему очень большое внимание и, казалось, железнодорожники могли вздохнуть свободно, заняться своей организацией и улучшить свое крайне тяжелое положение... Но это только казалось.

Когда теперь, по прошествии пяти лет, я перебираю в памяти все обстоятельства того времени. Когда я читаю сохранившиеся документы, в особенности «Дело Корнилова» А.Ф. Керенского, в душу мою вползает нечто гадкое, близкое, сверх-интеллигентское.

Я не обвиняю само Временное правительство, но из слов Керенского заключаю, что в то время, когда железнодорожный съезд осыпали знаками внимания, управляющий военным министерством Борис Савинков вырабатывал проект

закона о применении смертной казни в тылу не только в войсках, но и на железных дорогах, фабриках и заводах. Савинков явился выразителем черной сотни из среды железнодорожной аристократии, которая употребляла все усилия, чтобы задушить ненавистный и грозный для него союз.

Правда, закон этот был Керенским отвергнут, но разве инженер Ливеровский, временно управляющий министерством путей сообщения, за неделю до приветственной телеграммы Керенского не распространил постановления правительства в отношении фронта о разных карах за всякого рода неповиновение на железнодорожников и разве инженер Шуберский не строчил в то время доклад, который должен был доказать, почему необходимо выступить на путь чрезвычайных репрессий, и разве министр труда, социалист-миллионер Скобелев не излагал по этой записке свои обвинения железнодорожников в речи, произнесенной им на Государственном Собрании? И разве в то же самое время начальники управляющие на своем съезде не выработали мер, направленных против рабочих и служащих на железных дорогах, а затем дружным и одновременным натиском не провоцировали железнодорожников на эксцессы?

Временное правительство любезничало с нами, в то же время расточая улыбки противной стороне. Оно не понимало, что в революционные дни нельзя сидеть на двух стульях, а надо становиться в разгоравшейся классовой борьбе либо на одну, либо на другую сторону. В противном случае оно рискует сесть между двумя стульями, что, в конце концов, и было блестяще проделано. И та, и другая сторона отказалась поддерживать правительство Керенского. Но это впоследствии. В момент же съезда оба стула трещали, но выдерживали Керенского. Работы съезда шли в намеченном порядке, и съезд принял твердое намерение всемерно поддерживать временное правительство. [...]

Работа шла вокруг организаций союза (Работа велась по трем платформам: первая группа стояла на основе всеобщего союза, отвергавшего принцип экономической борьбы, вторая группа, возглавляемая с(оциал)-демократами, стояла в вопросе профессионального строительства

не на чисто классовой позиции, и, наконец третья группа, в частности Октябрьская ж.д. выдвигала национализации. (Прим. Истпрофтранса) и выяснения путей для улучшения материального положения [...] Вскоре по окончании государственного совещания подошли к концу и занятия нашего съезда.

В эти дни был изжит раскол между территориалистами и профессионалами. На состоявшихся совместных совещаниях выработаны были основы соглашения, среди которых был и такой пункт: ввести в состав предстоящего избранию Центрального Исполнительного Комитета семь представителей профсоюзов.

23 августа была разослана по дорогам такая телеграмма:

«Всем ЛЦ, Правлениям профессиональных союзов. Копия всем Н, ЛМ. Москва, I Кур. Бюро конференции.

Товарищи, причины, послужившие к расколу железнодорожников на учредительном съезде (в) Москве устранены. Все требования представителей объединившихся профессиональных союзов съездом удовлетворены. (В) целях единения, достижения и укрепления успеха намеченных революционной демократией, в лице железнодорожников, работ на пользу народа, в состав Ц.И.К. вошли представители от всероссийских профессиональных союзов. Товарищи, к единению. Да здравствует единый всероссийский железнодорожный союз.

Представители профессиональных союзов: коммерческих агентов по передаче грузов и обмена вагонов – Беляков, составителей, сцепщиков, стрелочников и пр. – Житкин, технических бригад по вагонному делу – Кузнецов, паровозо-союза – Федотов, кондукторов – Алихашкин, весово-технического – Суслов.

Председатель бюро конференции профессиональных союзов – Добытин, Председатель учредительного железнодорожного съезда – Орехов».

Объединение было как раз своевременно. Через несколько дней грянул гром, правда, «не из тучи», но, во всяком случае, рознь в наших рядах подлила бы воды на колесо контрреволюции.

25 августа закончился съезд, избрав Ц. И. Комитет.

На его составе необходимо остановиться. Вместе с ближайшими товарищами я составил список кандидатов, но совсем не по партийным признакам. В него вошли все профессии, все дороги большого протяжения. На пятнадцать интеллигентных профессий, считая телеграф, конторы и пр. приходилось двадцать пять рабочих, в том числе из мастерских: литейщик, слесарь, кузнец, токарь, из депо – слесарь. Я включил еще четырех из семи представителей профес[сиональных] союзов: составителей, паровозо-союза, кондукторов и технических бригад. Трех остальных я не включил и тем самым провалил все дело. Противная сторона, сторонница партийно-коалиционного списка, завопила о нарушении договора с профессионалами, что было верно, и провела свой список. Треть его были с(оциалисты)-р(еволюционеры), треть-с(оциал)-д(емократы), треть – так называемые беспартийные с[оциалисты], к[онституционные]-д[емократы] и еще кто-нибудь. Такое единение было весьма трогательно, но для союза и его практических работ чревато последствиями. К тому же три четверти списка были составлены из интеллигентов. Они начали с того, что разъехались по домам, оставив нас несколько человек на один месяц (это во время революции) конструировать комитет и вести дела союза. Мои настойчивые просьбы собраться хоть один раз, чтобы наметить предстоящую работу и потом разъехаться, не привели ни к чему.

27 августа мы сообщили по линии, что из состава Ц.К. выделено временное бюро в составе: председатель – Орехов, товарищи председателя – Шеханов, Малицкий, секретари – Казанович. Суслов, Холщевников, казначей – Платонов.

Это все, что осталось верным принятому долгу [...]».

(М.Д.Орехов, «Полуреспублика семнадцатого года. (Керенский и железнодорожники по личным воспоминаниям).

В сб.: Центральный комитет Всероссийского союза рабочих железнодорожного транспорта, «Очерки по истории Союза. 1917 год».

Сборник комиссии по изучению истории профессионального движения на транспорте – «Испрофтранс». – М., 1924, с.12–13, 15–16, 24–25; далее – М.Д.Орехов, ук.произв.)

«[...] 15.07.1917 в Москве собрался Всероссийский учредительный съезд железнодорожников.

В самом начале съезда произошла попытка срыва его работы. Она была спровоцирована эсеро-меньшевистской частью делегатов под предлогом наметившегося раскола в профсоюзном движении на железнодорожном транспорте.

В конечном счете, как такового раскола в профсоюзе не произошло. Сами «профессионалы» не хотели отрываться от союза и всячески искали пути возвращения в него, несмотря на то, что территориальные (линейные) профсоюзные организации представляли интересы так называемой интеллигенции, в то время, как профессиональные организации – интересы рабочих.

Забегая вперед, необходимо заметить, что в конце работы проходившего в течение 42 дней съезда его делегаты констатировали: «раскол между территориалами и профессионалами изжит».» На совместных совещаниях были выработаны основы соглашения между ними, один из пунктов которого гласил о введении в состав предстоящего к избранию Центрального Комитета (ЦИК) семи представителей от «профессионалов».

В преддверии съезда профсоюз представлял собой довольно мощную и организованную силу. С этим не могли не считаться власти. Достаточно сказать, что ко дню открытия съезда в его адрес поступила телеграмма от министра-председателя Временного правительства Керенского «с пожеланиями согласования работы на съезде с задачами, поставленными Управляющим Министерством путей сообщения в соответствие с взглядами Временного правительства». Телеграмма заканчивалась словами: «Да здравствуют организованные товарищи-железнодорожники и их энергичная работа во имя спасения революции и Родины».

Работа съезда началась с бурного обсуждения вопроса: каким должен быть профсоюз железнодорожников? По ходу этого обсуждения выявились [...] три платформы. Первая стояла на позициях всесословного союза. Вторая,

выдвинутая социал-демократами, стояла на позициях профессионального строительства не на чисто классовой основе. И, наконец, третья, выразителями которой были представители Николаевской железной дороги, выдвигала идею национализации железных дорог. Жаркие споры возникли на съезде по поводу содержания деятельности профсоюза. Одни утверждали, что основная задача профсоюза состоит в отстаивании экономических прав железнодорожников. Другие стояли за «государственный союз» (союз, — говорили они, — это часть государственного аппарата управления, берущего на себя выполнение разного рода административных функций). Третья высказывалась за производственный и строго классовый союз, связывающий все свои действия с общими политическими и экономическими задачами рабочего класса. В конце концов, съезд так и не дал ответа на этот вопрос, отложив дальнейшее его обсуждение на неопределенное время.

В конце июля 1917 года, т.е. в период работы съезда в газетах появилось сообщение о том, что Временное правительство созывает в Москве Государственное совещание представителей общественных организаций. Железнодорожному съезду на этом совещании было отведено пять мест. Их заняли делегаты съезда во главе с председательствующим на съезде Ореховым М.Д. От имени съезда он заявил, что профсоюз, как демократическая организация, присоединяется к декларации совета рабочих и крестьянских депутатов и полностью поддерживает Временное правительство. Вне всякого сомнения, Государственное совещание оказало влияние на дальнейшую работу съезда, предопределило в последствие действия «верхушки» профсоюза под флагом буржуазно-демократических реформ.

На съезде был избран Всероссийский исполнительный комитет Союза железнодорожников (Викжель) в количестве 40 человек. Преобладающим большинством в составе Викжеля были служащие и чиновники. В него входили 12 высших конторских служащих, 10 инженеров и техников, 3 юриста, 2 врача, 2 машиниста и 8 рабочих. Председателем Викжеля был избран А.Л.Малицкий [...]».

(«Этапы...», ук.произв., с.33–35)

2.2.3.

Конференция профессиональных
железнодорожных союзов
(Москва, 20 июля – 5 августа 1917 года)

«В съезд
территориальных железнодорожных организаций,
прибывших на железнодорожный Съезд
представителей профессиональных организаций

ЗАЯВЛЕНИЕ

17 июля представители территориальных организаций отказались признать равноправными членами ж.д. Съезда представителей профессиональных ж.д. союзов.

Обсудив создавшееся положение, мы от имени наших союзов, насчитывающих в своих рядах 300 тысяч, заявляем следующее:

1) Всероссийский ж.д. Съезд может именоваться таким, т.е. Всероссийским и вынести правильные и авторитетные постановления только при участии в нем всех организованных сил ж.д. труда. Поэтому удаление представителей более чем от 300000 организованных ж.д. масс, на которых зиждется вся жизнь и самая ответственная деятельность железных дорог, во-первых позволяет ему именоваться лишь Съездом территориальных ж.д. организаций, а во-вторых лишает его права выносить заключения и решения, касающиеся так или иначе упомянутых масс.

2) Отзываем всех членов наших Союзов, продолжающих присутствовать на Съезде с решающим или совещательным голосом, и приглашаем их немедленно отказаться от работ и участия в сем Съезде. Товарищей по профессии, не состоящих членами наших союзов просим также воздержаться от участия в Съезде.

3) Всех членов наших союзов, как лишенных должно-го представительства на Съезде, приглашаем воздержаться от всяких взносов в пользу территориальных Союзов и считать для себя необязательными решения этих Союзов до признания их нашими.

4) Решение вопроса о признании нас не полноправными членами Съезда мы считаем неправильным и проведенным с нарушением элементарных условий, ибо голосование производилось лишь представителями территориальных Съездов, без достаточного обсуждения и даже с недопустимой попыткой заглушить речи наших представителей обструкцией.

5) По существу же считаем лишение нас правомочного участия на территориальном Съезде одной из самых темных страниц русского профессионального движения.

6) По поводу выработки форм общего объединения всех железнодорожников, которого мы отнюдь не отрицаем, а приветствуем и лишь стремимся гармонически связать с организациями по отдельным профессиям мы, вследствие удаления нас со Съезда лишены возможности осветить и защитить проект общего объединения, который по нашему глубокому убеждению явился бы вернейшим средством к устранению ж.д. разрухи.

7) Мы считаем, что отринувши наше предложение принять участие в работах ж.д. Съезда полноправными членами. Представители территориальных Съездов внесли раскол в объединение железнодорожников столь необходимое в настоящий тяжелый момент грозных событий в нашей родине.

8) Мы считаем необходимым всеми мерами поддерживать и защищать развитие профессиональных ж.д. Союзов и самое широкое их объединение.

9) Созываем в ближайшем будущем Всероссийский съезд ж.д. профессиональных Союзов, а для подготовки к нему и рассмотрения неотложных вопросов, объявляем себя конференцией профессиональных ж.д. Союзов и открываем ее занятия с 18 сего июля.

10) Приглашаем всех товарищей упомянутых в пункте 2 принять участие в занятиях указанной подготовительной конференции ж.д. профессиональных союзов.

11) Осведомляем немедленно обо всем вышеизложенном Временное Правительство и все Демократические организации, руководящие жизнью страны, осведомляем наших товарищей железнодорожников на местах, а также

посылаем в соответствующие учреждения наших делегатов для защиты и проведения в жизнь наших начинаний.

(Подписи)

Москва, 18.07.1917»

(Труды конференций профессиональных железнодорожных союзов (в Москве 20 июля – 5августа 1917г.). – Петроград, Типо-литография ИНЖ. М.С.Первона, 1917, с. 41–42; далее – «Труды..., ук.произв.»)

«Товарищи! Граждане-Железнодорожники!

Дело единения, строительство жизни нашей, спасение транспорта нарушены.

Скажем прямо: дело и судьбы железнодорожников в опасности!

Разрушение начавшегося строительства и открыты сознательно умышленный раскол в нашу семью железнодорожников, которая должна быть единой и сплоченной, внес Съезд территориальных партийных организаций именующий себя «Всероссийским железнодорожным Съездом», открывший свои действия в Москве 15.07.1917

Товарищи и Граждане. Мы, выборные и обличенные вашим доверием, непосредственно и лично участвующие в тяжелой и ответственной работе по перевозке людей и грузов на железных дорогах, мы вышедшие из вашей среды, знающие ваши нужды, печали и ваши надежды на лучшее будущее, мы болеющие душой за общее народное дело железнодорожного транспорта – предложили вышеуказанному Съезду свой путь, знания и энергию на дело спасения родины, и в частности, такого человеческого существования и труда всех нас пролетариев на железных дорогах, при которых только и может правильно и успешно вестись железнодорожное хозяйство.

В ответ на наши справедливые и терпеливые просьбы и надежды мы получили от именующего себя «Всероссийским Съездом железнодорожников» отказ в равноправном участии в ответственных работах Съезда.

Мало того. Вопрос нашего бытия, как самоопределившихся профессиональных организаций, поставлен на карту, так как партийные группы Съезда заняли опреде-

ленно отрицательное и даже враждебное отношение к объединению железнодорожников на профессиональных началах.

Совершившемуся способствовали, углубляли и развивали не мы люди труда и дела, а, не имеющие никакой связи с работой и жизнью железных дорог, пришедшие строить одним словом то могучее и мощное здание, которое должно вместить и принять под свою сень и охрану весь железнодорожный труд, весь железнодорожный пролетариат.

Принимая во внимание сказанное, учитывая гражданскую ответственность всех нас перед родиной в страшный миг ее существования, памятуя, что вы, товарищи, послали нас с наказом работать, а не слушать потоки красивых речей, мы объединили профессиональные железнодорожные союзы: Всероссийский Профессиональный Союз (ВПС) паровозных бригад; ВПС кондукторских бригад; ВПС агентов по передаче груза; ВПС составителей, сцепщиков; ВПС стрелочников, проводников и т.д.; Союз технических бригад по вагонному делу; Союз инженеров и техников; Союз весовых техников; Союз погрузных дворов.

Объединившись, мы объявили себя с 20-го июля с.г. конференцией по подготовке Всероссийского Съезда Профессиональных Железнодорожных Союзов, который установит окончательно объединение железнодорожников на тех началах, которые диктует сама жизнь, т.е. Профессиональных.

Происходящий же ныне съезд, созданный по принципу территориальности, как вы сами видели и видите по деятельности центральных комитетов на местах, не есть оружие жизни и нужд железнодорожника. Съезд этот не является тем авторитетным и правомочным демократическим органом, который способен властно и авторитетно защищать, как самое железнодорожное дело, так и условия жизни и труда, на с пролетариев.

Товарищи! При организации союза на территориальных началах во все правомочные органы (комитеты и съезды) выбираются люди вне зависимости от того дела, которое они делают, вследствие чего получается полное

смещение и забвение многих отраслей железнодорожного труда и экономических нужд. Напр.: конторщик или типографский рабочий совершенно не может определить и защитить нужды дела паровозных бригад и кондукторских бригад, стрелочников и пр. пр. Да это и естественно. Конторщик, рабочий или акушерка могут осветить, улучшить и защитить только дело своей профессии. А между тем ныне они нередко берут на себя решение дела и судьбы всех железнодорожников.

Товарищи и Граждане! Помните, что даже и люди чистые, честные и идейные могут заблуждаться в чужом для них деле. Помните, что заблуждения этих людей ведут нас к тому же мрачному и безответственному положению, в котором мы были раньше.

Товарищи к объединению. Не допустим раскола. Мы все дети одной семьи и все поддержим друг друга.

Конференция Профессиональных
Железнодорожных Союзов.
Москва, 25 июля 1917 г.»

(«Труды...», ук.произв., с. 43–44)

«г. Министру Председателю

15-го июля сего года в Москве открылся Всероссийский Железнодорожный Съезд, на который прибыли в числе других делегатов и представители Всероссийских Профессиональных Железнодорожных Союзов, которые, имея на руках вполне законченный разработанный материал по вопросу о настоящем тяжелом положении транспорта хотели все свои силы и знания положить на дело скорейшего устранения разрухи и поднятия транспорта на должную высоту.

Большинство съезда не пожелало дать нам право решающего голоса, не пожелало нас выслушать и проявило явную недоброжелательность к профессиональным организациям.

Все это, а также и увлечения Съезда общими вопросами, а не вопросами транспорта, решение коих требует немедленно родина, заставило нас, представителей профессий двигающих вагоны по рельсам, покинуть Съезд и образовать самостоятельную Конференцию профессиональных союзов, целью которой в первую очередь является улучшение транспорта.

В виду изложенного, а также в виду того, что за нашим уходом на Съезде, по нашему мнению, остались представители, главным образом, второстепенных железнодорожных профессий (врачей, конторщиков, присяжных поверенных, кассиров и др.). Мы просим Вас, Министр Председатель, и в лице Вашем все Временное Правительство признать нас правомочным представительством Железнодорожных Профессиональных Союзов и дать нам право и возможность закончить нашу работу.

Уполномоченные 10-ти объединенных Всероссийских Профессиональных Союзов в лице Представителей Паровозных бригад Н.Федотов. Кондукторов Морозов. Технических бригад по вагонному делу Кузнецов. Стрелочников, сцепщиков, составителей Миткин. Инженеров и техников Науман. Коммерческих агентов и работников по передаче грузов и обмену вагонов Беляков».

3.
Временное правительство
и железнодорожные профсоюзы

3.1.

Из циркуляра №6321 Министра путей сообщения
Н.В.Некрасова от 27.05.1917

«[...] С установлением нового политического строя система управления железными дорогами, основанная на административных репрессиях, угнетения личности железнодорожных тружеников, должна отпасть, как совершенно противоречащая началам права, справедливости и

политической свободы. Поддержание правильности железнодорожного движения, его безопасности и установления строгого порядка железнодорожной службы должно основываться на дружном сотрудничестве железнодорожной администрации со служащими и рабочими, на полном равноправии всех работающих на железных дорогах... Но для достижения этого необходима, прежде всего, полная соорганизованность всех железнодорожных служащих и рабочих, так как успешную работу железных дорог и обеспечение порядка на них возможно ожидать лишь тогда, когда железнодорожные служащие и рабочие объединяться в могучий, единый профессиональный Союз. Эти задачи объединения железнодорожников преследует образуемый в настоящее время Всероссийский Союз железнодорожных рабочих и служащих...

Всероссийскому железнодорожному союзу, в лице его комитетов, должно принадлежать право самого широкого наблюдения и контроля за всеми отраслями железнодорожного хозяйства...»

[...] Циркуляр министра подчеркивал его лояльное отношение к Союзу железнодорожников. Более того, своей телеграммой на имя начальников дорог и Главных дорожных комитетов от 4 июля Некрасов предложил им принять все меры к скорейшей организации и производству выборов представителей на Всероссийский железнодорожный съезд [...].

3.2.

Представители Всероссийского железнодорожного союза
на Государственном Совещании (12.08.1917)

«[...] К концу июля в газетах появилось сообщение, что Временное правительство созывает в Москве Государственное Совещание из представителей общественных организаций. Железнодорожному союзу отведено было пять мест. Получив об этом извещение, съезд послал туда т.т.

Климова, Малицкого, Плансона, меня и, насколько помню, тов. Досева. Я спешно принялся готовить декларацию от имени съезда.

Перед своим выступлением я огласил перед общим собранием, что предполагал изложить в декларации, получил одобрение и тогда уже с твердой почвой под ногами отправился на совещание

Малицкий, председатель железнодорожного союза Московского узла, всю ночь объезжал московские дороги и всюду организовывал отпор казакам. Защелкал телеграф, позвонил телефон, на всех вокзалах дежурства членов комитета, навстречу казакам двинулись рабочие дружины, вооруженные винтовками и пулеметами. В Можайске задержали самочинно двигавшийся к Москве 7-й Оренбургский казачий полк.

Смутно связывали мы перемещение казаков с предстоящим Совещанием. Но кто и зачем их направлял, никому тогда еще не было известно.

Только спустя некоторое время стало известно, что готовился переворот: арест правительства и разгон Совещания с передачей власти генералу Корнилову. Контрреволюция и гражданская война выращивали свои корни в начале августа семнадцатого года.

Государственное Совещание собралось. Его заседания открылись в помещении Большого театра. Избранные из избранных наполняли партер и ложи. Не видно было только представителей рабочих.

Сцену занял стол Временного правительства, за которым тянулись ряды стульев, занятых приглашенными. В ложе у сцены поместился генерал Корнилов, Деникин и другие высшие чины. В ложе второго яруса, почти против Корнилова, сидели представители Совета Казачьих войск и среди них знаменитый Каледин.

Керенский, заложив по-наполеоновски руку за борт френча, глухим отрывистым голосом монотонно выбрасывал слова своей речи. Создавалось впечатление жуткое, чего-то необычного. Он говорил о положении страны, о целях Совещания и призвал всех нас и через нас все организации к порядку, жертве, обороне...

И вместе с ростом и укреплением наших организаций растет и крепнет производительность труда на железных дорогах.

Если бы здесь на государственном Совещании, была прочтена не записка, составленная два месяца назад для инженера Шуберского, цель которой была доказать, что вина в падении транспорта ни в ком ином, как в нас, в этом пресловутом «стрелочнике», виновнике всех бед на железных дорогах, то нам привели бы не цифру, изображавшую разницу перевезенных грузов теперь и в прошлом 1916 году, а указали бы на количество ввезенных и погруженных грузов тогда и теперь, и не забыли бы цифру остатка непогруженного груза, так называемой «залежи».

А залежь стала бытовым явлением за последние двадцать пять лет, когда и интенсивность труда была велика и полнота власти принадлежала правящим сферам. Если бы такое сопоставление было сделано, то министр труда, констатировавший, кроме того, что к началу августа в железнодорожные мастерские поступили сырье и металлы, воздержался бы от такого вывода, что появление металлов в мастерских одиннадцатого числа не повысило производительности рабочих на другой день – двенадцатого. Об этом можно будет судить через два-три месяца, когда рабочие, кроме сырья и металлов, получат и нужный для них инструмент. Когда в мастерских нет самозакальной стали, когда нет ни пил, ни зубильев, и в некоторых пунктах нет требуемого числа молотков, подвоз сырья и металлов сразу не изменит положения вещей.

«Порядок, а вместе с тем и напряженность работы есть одна из задач союза железнодорожных рабочих, мастеровых и служащих.

Пусть нам дадут все, что для работы нужно, пусть не сеют «беспорядка» в наши ряды, и союз справится с этой задачей.

«Жертвы»... Мы – нищие. И, кроме труда и своей жизни, нам нечего отдать нашей родине.

Труд мы отдаем ежедневно, жизнь... – кто знает, может через несколько дней мы отдадим и свою жизнь на защиту революционной России.

Из всех категорий труда мы самые обездоленные из обездоленных. Найдете ли вы в какой-либо отрасли труда оплату квалифицированного рабочего в 72–90 коп. в день? Оплату, которую разными подачками теперь подняли до одного рубля 80 коп, чтобы вернуться к прежней расценке, как только наступит благоприятный момент. Сравните заработок машиниста в 111–172 руб. в месяц или главы станции в 134–150 руб. с ценами на предметы первой необходимости и вы поймете то положение, в котором находимся мы. Мы – нищие. И рабочие, посылая меня на Государственное Собрание, поручили мне сказать, что им известны финансовые затруднения страны и что, если в настоящий момент невозможно безотлагательно улучшить их экономическое положение, они предлагают взять от них выплачиваемые им заработанные деньги и взамен снабжать их и их семьи одеждой, обувью и пищей. И, наконец, «оборона». Оборона страны есть священный долг железнодорожников. Но выступить мы можем только тогда, когда будем спаяны в единый союз, когда будет решен вопрос: кто мы? Подпольная или открытая, государственная организация?

Как будто бы так смотрит на нас правительство: мы – организация государственная. Как будто бы так смотрите и вы, товарищ министр-председатель, приветствовав нас 15 июля своей телеграммой, как организованных железнодорожников и пригласив нас нести свой откровенный труд в целях единения всего революционного народа.

Так смотрит на нас верховная власть, но иначе думает и действует власть на местах. Наша программа и наша власть оказались неприемлемыми для той части администрации, которая поставлена еще при старом порядке. Носительница старых идей, она наполняет центральные учреждения и стоит во главе большинства наших дорог. И вот в то время, когда верховная власть призывает нас к единению, эта часть администрации делает усилия нас разъединить. Тогда, когда мы ставим условием недопущение каких-либо частичных выступлений на железных дорогах, на местах, как из

рога изобилия, сыплются на нас удары, имея видимую цель: порвать дисциплину, чтобы вызвать выступление и разрушить союз. Мелкая повседневная борьба; отстранение от службы; увольнение массами на стройках; отмена восьмичасового дня там, где по условию работы он должен быть сохранен и где он был введен с ведома и согласия власти; предание суду в ничтожных случаях, трактуемых как неподчинение власти — все это как и одновременность и однотонность административных воздействий на линиях, привело съезд к заключению, что воздействия этой части администрации имеют неведомый нам руководящий центр и организованную силу. (На весь театр гудит бас т.М.Т.Елизарова: верно). Но если верно, что организованность железнодорожных мастеровых, рабочих и служащих может помочь обороне страны и удержанию ее от гибели, то мы ставим вопрос: кому и в каких целях нужно уничтожить наше сплочение и мешать осуществлению наших государственных задач?. Ведь не ошибки и грехи отдельных членов союза могли вызвать дружное давление на железнодорожный союз властей предрежащих. Мы знаем хорошо наши ошибки и их исправляем. А среди двухмиллионной армии всегда найдется негодный элемент. Здесь происходит не это. Когда мы суммируем факты, изложенные в телеграммах со всех линий, то мы видим, что особенно обильно сыпались удары перед созывом Государственного Сопещения. Теперъ все стихло. Сопещение свое- временно прибыло в Москву. Но мы, обсудив положение, признали, что выступление организованной части нашей администрации является вызовом союзу и что вызов этот должен быть принят. И мы его приняли.

В тот момент, когда забастовка на железных дорогах является смертью для родины и торжеством для врага провоцирование наших масс на выступление есть, с точки зрения нашего съезда, измена отечеству. И если в отношении железных дорог контрразведка дремлет, а прокурорский надзор спит, железнодорожный союз считает своим долгом подняться и заявить, что если гидра контр-

революции подымет свою голову*, то союз задушит ее своими руками. В этом наш долг, диктуемый требованием обороны страны».

Свою речь я закончил заявлением, что мы, как демократическая организация, присоединяемся к декларации Совета Рабочих и Крестьянских Депутатов.

Говорят, что этой речью мы сбили наших противников. Мне передавали, что лидер объединения правлений частных дорог, приготовивший целый обвинительный акт против нас, отказался от своего намерения, говоря: «После такой патриотической речи, я не могу выступать против союза». «Патриотизм» ли мой спугнул противников или что-либо иное в моей речи, судить не берусь. Могу только сказать, что, когда при гробовом молчании «правой» Совещания, — а их было громадное большинство — и при одобрении «левой», я опустил на свое место в последних рядах партера. Я почувствовал на себе чей-то пристальный взгляд. Подняв голову, я увидел, что из ложи второго яруса, повернувшись ко мне, пристально и пытливо всматривался холодновато-стальным взглядом Каледин. Я ответил тем же. И мне почудилось, что здесь не одно любопытство, но что этот казачий «герой» пытается решить: не в железнодорожниках ли кроется причина того, что вызванные казачьи полки вместо Москвы оказались где-то в пространстве. «Вар, Вар, где твои легионы?»

(М.Д.Орехов, ук.произв., с.17-20)

* Черносотенная газета, особенно усердно травившая съезд, ядовито заметила, что у гидры не одна, а несколько голов. Замечание вдвойне верное: гидра, по уверению древних, имела несколько голов, а контрреволюция в России в 1917 г. состояла из нескольких организаций. Но вот в чем ошибся желчный хроникер. Он писал, что вышел, дескать, представитель железнодорожного съезда г.Орехов и, размахивая картонным мечем, угрожал задушить гидру контрреволюции. По близорукости хроникер не доглядел. У меня был не картонный меч, но в одной руке рельс, в другой — шпала, которыми мы вскоре успешно отбили атаки генералов Корнилова и Каледина.

«[...] Корнилово-калединские выступления и участие в борьбе с ними железнодорожников выявило ряд практических шагов, которые диктовались самой жизнью.

Ц.И.К. закрыл все свои боевые организации и снова перестроился на профсоюзную деятельность, однако, необходимо было готовиться ко всяким случайностям. Комитет решил установить более тесную связь с Советами, как на местах, так и в столицах для получения поддержки, когда потребуется помощь союзу. Необходимо было установить тесный контакт с почтово-телеграфным союзом на случай совместных выступлений и для устранения имевших место трений во время контроля над депешами, подаваемыми корниловскими «молодцами».

Кроме того, практика боевых дней указала союзу на необходимость добиться свободы действий в сфере железнодорожных дел государственного значения. На очередь был поставлен вопрос об урегулировании перевозки хлебных грузов. Была избрана хлебная комиссия, которой поручили в первую очередь собрать в министерстве продовольствия сведения о месте нахождения массовых закупок зерна.

Корнилово-калединское выступление поставило и перед Керенским ряд задач. После единоличного управления, он пригласил себе в помощь несколько человек, не формируя пока кабинета. Необходимо было прислушаться к голосу рабочих организаций.

Керенский пишет: «Не нужно забывать, что в это время как раз происходил *здоровый* (курсив мой) процесс *ущерба*, государственно-политического значения Советов».

Ущерб был действительно *здоровый*, только в ином смысле, чем думает Керенский. Я отметил его еще в конце июня в разговорах с рабочими. К сентябрю дело «ущерба» зашло так далеко, что я ждал взрыва с минуты на минуту. Еще можно было его оттянуть, если бы Правительство из коалиционно-буржуазного превратилось в коалиционно-социалистическое. На этом настаивал и президент Совета Р., К. и С. Д. Однако Керенский, не разгадав

причины подъема и сплочения всей демократии во время корниловщины, упорствовал. Есть основания думать, что никто из социалистов и не хотел идти в правительство. Дело было слишком испорчено и слишком много времени ушло на топтание на одном месте. Керенский решился на созыв демократического совещания, где могла присутствовать черная кость попеременно с серой.

Совещание было создано в Питере, если не ошибаюсь, 10 сентября. Оно представляло из себя всероссийский съезд представителей социалистических партий, кооперативов, союзов и проч. Рабочий! Ну, что делать рабочему на государственных совещаниях?

Описывать Демократическое Совещание я не стану, как сделал это в отношении Учредительного железнодорожного съезда и Государственного Совещания. Тут нужно кропотливое исследование, основанное на документах, а не беглое изложение личных впечатлений. Я ограничиваюсь некоторыми штрихами, характеризующими разбираемый мною момент.

На Совещание съехалось со всех концов России свыше трех тысяч человек, наполнивших сверху до низу обширный Александрийский театр. Проскользнул рабочий, но преобладал интеллигент.

От железнодорожного союза были делегированы пятнадцать человек: пять социалистов-революционеров, пять социал-демократов и пять беспартийных. Перед началом совещания нам дали по книжке отрывных талонов, на которых значилось: «Всероссийское Совещание Демократических организаций. Прошу слова. Фамилия, Делегат от...». Я подсчитал талоны. Двадцать штук. И так я могу говорить двадцать раз. Это хорошо. На Государственном Совещании давали говорить один только раз одному представителю организации и то всего четверть часа! На Демократическом Совещании я могу излагать демократические мысли в течение двадцати, а понатужиться, так и в течение тридцати часов. Это было великолепно. Я решил молчать.

Ораторы всех партий, направлений и демократических организаций начинали и кончали свои речи словами:

«Россия на краю гибели». Я насторожил уши. Если в сознание всех организаций залегло так прочно представление о том, что отечество в опасности, из этого, по моему разумению, должно было непременно выйти дело и притом большое дело: объединение сил, конкретная планировка государственного строительства и пр. и пр. Оказалось обратное. Вначале еще слушали друг друга, но потом, при выступлении представителя одной партии, представители других устраивали форменную обструкцию, затем роли менялись. Шум и гвалт. Это было настолько дико, что даже Виктор Чернов, не отличающийся терпимостью в среде своей же партии, и тот вышел и вместо программной речи развел руками и сказал: «Товарищи, что же это такое? Ведь мы не на Государственном Совещании. Ведь это же совещание демократических организаций. Разве можно так держать себя в отношении противника?!»...

Покойный Г.В. Плеханов, тоже старавшийся успокоить страсти и примирить враждующие стороны, рассказал совещанию о германской сказке, где два кота дерутся так неистово, что от них остаются, в конце концов, только хвосты. Но остановить разошедшихся делегатов было трудно. А рабочие в то время, с серьезными вдумчивыми лицами, тихо стояли, наполняя вестибюль театра, добиваясь впуска в Совещание, для изложения своих взглядов на государственное строительство... Их не впустили. Куда прешь!..

Я молчал. Теперь я считаю это преступлением. Пускай меня освистали бы, осмеяли, прогнали бы с кафедры. Я должен был говорить. В кулуарах меня окружили знакомые. Я заговорил о том, что совершенно не понимаю происходящей борьбы. «Одни отстаивают коалиционное правительство (с кадетами, без кадетов, без правых кадетов и т.д.). Но разве мы не имели коалиционного правительства, разве недостаточно произведенного опыта, чтобы решительно отказаться от его повторения? Другие отстаивают социалистическое правительство, куда войдут преподаватели и даже лидеры всех партий. Но разве это не та же коалиция? Представьте кабинет, составленный из товарищей: Керенского, Ленина, Плеханова, Чернова, Церетелли, Троцкого, Чхеидзе... Я утверждаю, что в ко-

роткий срок Россия очутится не только без правительства, но и даже без государства. Правительство должно быть объединено единством плана и действия. Какое же единство может получиться от коалиционно-социалистического состава правительства?

Если это так, то где же искать выхода? Я полагаю, что если все партии считают Россию на краю гибели, то единственно приемлемым решением явиться соглашение всех социалистических партий и фракций подчиниться и всемерно содействовать той из них, которая в настоящий критический момент сможет выставить десять-пятнадцать государственных мужей. Если это будут большевики, мы должны принять их программу, если меньше...»

Тут я внезапно остановился, оглянулся вокруг и убедился, что стою в позе Чацкого на балу у Фамусова. Меня оставили все. Последний из них, при слове «большевики», круто повернулся ко мне спиной и, не дослушав конца фразы, ушел... Это был интеллигент, инженер и вовсе не молодой человек.

Выступил перед совещанием и А.Ф.Керенский. Речи его воспроизводить не буду, но отмечу, что в числе доводов о необходимости твердого (читай — коалиционно-буржуазного) правительства, Керенский указал на то, что в Финляндии тайные революционные организации готовят отпадение Финляндии от России.

Не успел Керенский договорить эти слова, как театр содрогнулся от грома аплодисментов. Керенский в ужасе откинулся назад и прокричал: «Германская эскадра движется к финляндским берегам»... Новый взрыв аплодисментов и ужас на лице министра-председателя. Ясно, что в ту минуту глубокая уже пропасть разделяла Керенского от демократических организаций, и что он был сроднее коалиционно-буржуазному правительству, с его взглядами на единое и нераздельное, эксплуатирование народов, населяющих «государство российское», чем к коалиционно-социалистическому, при котором происходит разная стрижка населения, кого под длинный волос, кого под гребенку.

К концу совещания произведено было голосование. Результат: тысяча семьсот за коалиционно-буржуазное

правительство, тысяча семьсот за коалиционно-социалистическое. Воздержалось двое: Чернов и я. Но если бы и голосовали, то все же голоса разделились бы поровну, так как Чернов предлагал ввести левых кадетов и был бы на одной стороне, а я на другой.

На этом и кончилось Совецание. Выбрали, правда, предпарламент, но это был уже совсем пустой шаг.

Когда меня спросили, что дало демократическое совещание, я по чистой совести ответил: головную боль и окурки папирос в коридорах.

Вскоре я оставил Викжель. После провала моей комбинации составления Ц.И.К. и избрания партийно-коалиционного состава, я знал, что будет много политики и мало практического дела. Это не отвечало моим целям. Я готовил уход из Комитета. Сперва я ждал приезда всех членов Ц.И.К., потом меня приковало дело Корнилова. В такие минуты уходить с поста нельзя. Затем задержало Демократическое Совецание. После него я уехал в Москву, где пребывал Викжель. Там в течение нескольких дней я вполне добросовестно пытался повести дело так, как его понимал. Увидел, что ничего не выйдет, и только тогда уже подал в отставку. [...]».

3.4.

Профсоюзы железнодорожников во всеобщей экономической стачке «Сентябрьская всеобщая» (23–27.09.1917)

«[...] Еще во время работы Всероссийского съезда железнодорожников с мест поступило большое количество настоячивых требований о срочном урегулировании вопроса о заработной плате. Они заставили съезд перенести центр своего внимания на выработку новых форм оплаты труда.

Надо отметить, что выработанный съездом тариф был, пожалуй, единственным положительным результатом его продолжительной работы. Избранный съездом Викжель

сосредотачивает усилия на проведении в жизнь тарифных ставок, принятых съездом. Еще до закрытия съезда принимаются меры о признании тарифных ставок Министерством путей сообщения и Временным правительством. Избранная съездом для переговоров комиссия наталкивается на сопротивление Временного правительства, которое всячески затягивает решение вопроса. Наступление Корнилова отодвинуло его рассмотрение на некоторое время, так как все внимание Викжеля сосредотачивалось на подавлении мятежа. Но именно во время корниловского выступления и особенно после него выявилась вся крайняя нужда и неотложность немедленного улучшения материального положения железнодорожников.

В конце августа началось выступление союза паровозных бригад. С мест стали поступать многочисленные телеграммы с требованием срочного введения новых ставок. Викжель выставил новому министру путей сообщения ультиматум о проведении в жизнь тарифной схемы съезда. В ответ на это Временное правительство создает новую комиссию под председательством министра труда. Викжель понимал, что всякое промедление подорвет его авторитет у железнодорожников. С каждым днем на дорогах растет волна забастовок. И в этой обстановке Викжель был вынужден 21 сентября дать на дороги телеграмму с объявлением всеобщей забастовки. Телеграмма Викжеля была встречена железнодорожниками с редким единодушием. Такое единодушие не давало Временному правительству хороших предзнаменований. Керенский спешит опубликовать правительственное сообщение с угрозой применить репрессии против забастовщиков. «Я объявляю, что никаких колебаний, никаких потрясений по правильной работе железных дорог Временное правительство допустить не может.... Я надеюсь, что Временному правительству не придется принимать тех суровых мер, которые по закону полагаются за неисполнение во время войны распоряжений железнодорожных властей. Предлагаю немедленно, в сознании великой ответственности перед Родиной, прекратить всякие призывы к железнодорожной забастовке». («Рабочая газета», №167 от 22.09.1917). После того, как было опубликовано

это сообщение, Керенский спешно едет в Петроградское бюро Викжеля, где пытается убедить его членов взять обратно постановление о забастовке. Когда же ему это не удалось, он посылает Викжелю телеграмму: «В окончательной форме вопрос о возможных прибавках будет решен Временным правительством не позднее 26 сентября. Еще раз считаю своим долгом предварить, что организация железнодорожной забастовки во время войны является преступлением» (газета «Новая жизнь», №135 от 23.09.1917).

Тем временем события принимали для Временного правительства неблагоприятный характер. Оно пребывает в полной растерянности, прибегает к угрозам. Указы Временного правительства с обвинениями железнодорожников оказали обратное воздействие.

С 23 по 24 сентября началась всеобщая железнодорожная забастовка. Напуганное началом забастовки Временное правительство утверждает декрет о новых формах оплаты труда железнодорожников и о порядке снабжения их продовольствием. Хотя декретом был установлен тариф зарплаты в полтора раза меньше съездовского, Викжель 26 сентября отдает распоряжение о прекращении стачки. Так, широко задуманная и великолепно организованная всеобщая забастовка была закончена мелкой торгашеской сделкой Викжеля с Временным правительством. Большинство дорожных организаций присоединились к достигнутому Викжелем соглашению. Однако часть выступила против преждевременного окончания забастовки.

С выплатой надбавки Временное правительство не спешило. Начинается новая волна забастовок с требованием неперенной выдачи прибавок и снабжения продовольствием. Теперь борьба велась не за принятие новых форм оплаты труда, а за проведение в жизнь обязательств, взятых на себя Временным правительством по декрету. Весь октябрь 1917 года прошел под знаком угрозы железнодорожной забастовки. Требование отставки Временного правительства и перехода власти к Советам депутатов в среде железнодорожников становится массовым явлением. Всероссийская забастовка железнодорожников (24-27.09.1917) стала крупным политическим событием в жизни страны. В

ней участвовало свыше 600 тысяч человек. Ее поддержали рабочие всех регионов России. Большинство осенних стачек закончилось победой профсоюзов.

Естественно, что в разносторонней практической работе профсоюзов было немало недостатков, ошибок и проявлений анархизма. Профсоюзные организации часто распыляли свои силы, стремились подчинить себе сразу все направления многогранной работы в области экономики.

В ходе экономической борьбы профсоюзу, хотя и удалось добиться существенных результатов, все же полностью реализовать свои социальные устремления в условиях 1917 года не удалось. На почве социальной безвыходности укрепилась решимость железнодорожников покончить с властью буржуазного Временного правительства. В профсоюзных организациях заметно усиливалось влияние левых партий.

Призывы большевиков к восстанию многими профсоюзными организациями на местах, вопреки позиции Викжеля, были поддержаны.

С октябрьской революцией политическая борьба отодвинула на время все другие вопросы профсоюзного движения железнодорожников. Викжель, до того времени не принимавший значительного участия в политической жизни страны, становится в центре борьбы за власть [...]

4.

**Всероссийский центральный исполнительный комитет
железнодорожников и корниловский мятеж
(август – сентябрь 1917 года)**

4.1. Ход событий по воспоминаниям М.Д.Орехова

«После выборов исполнительных органов ВЖС (Центрального комитета и его Временного бюро) [...] мы занялись организацией продовольственного съезда, комиссией по проведению прожиточного минимума, разбором те-

кущих дел. И вдруг — точно электрическая искра пронизала наше тело. Прямой провод из Питера выстукивал: «Войска генерала Корнилова заняли Виндавскую дорогу. Двигаются на Питер. Прошли станцию Дно».

Как двигаются? Как заняли Виндавскую дорогу? Почему никто нас не уведомил? Где был Керенский и его осведомители? Почему он не сообщил ничего Ц.И.К.? Ведь Петроград в критическом положении! Такие вопросы выступали лихорадочно передо мною и не находили ответа. Мне казалось, что здесь есть доля моей вины. Предупрежденный Керенским, я не сообщил ничего бюро, и мы заранее не приняли надлежащих мер. Созвано было экстренное собрание, вызвали всех бывших в Москве кандидатов ЦК, решили всеми мерами вести борьбу с Корниловым.

28 августа работа кипела. У меня сохранился ряд телеграмм, печатаемых в приложении.

Прежде всего мы потребовали, чтобы все товарищи на линиях остались на своих постах в полной готовности по первому приказу доказать преданность родине и революции. А в то же время в нашей собственной среде председатель союза агентов по передаче грузов Беляков почувствовал себя нездоровым и заявил о своем уходе из Ц.И.К.. Мы не удерживали. С богом! Таких нам не надо.

Затем мы предложили назначить на дорогах непрерывное дежурство членов комитетов для просмотра всех телеграмм и для выяснения количества и направления движения подозрительных войск.

В то же время мы пришли к заключению, что управляющий Виндавскою дорогою Харламов должен был знать о передвижении корниловских войск и если он не только не воспрепятствовал этому, но и не поставил нас в известность, то можно было ждать от него противодействия нашим мероприятиям по борьбе с Корниловым. Церемониться в такой момент не приходилось, и мы отстранили его от должности. С этого момента никто не стал бы исполнять его распоряжений и самочинное наше действие тем самым прошло в жизнь, не вызвав даже с его стороны протеста. Следующей телеграммою мы потребовали от товарищей принять самые решительные меры к недопущению

повсеместно, по всей сети, продвижения контрреволюционных войск. Мы предлагали, в случае надобности, прекращать движение, при приближении войск угонять все паровозы, снимая с линии весь личный состав. При невозможности убрать все паровозы, снимать с них важнейшие части, разбирать пути и загромождать их составом.

Кроме того, мы предложили всем армейским и полковым комитетам арестовать и выдать Корнилова, а до этого мы предложили нашим товарищам прекратить доставку продовольственных грузов в местности, занятые приверженцами Корнилова. Это был сильный удар.

Ночь с 28 на 29 мы провели в зале заседания. На другой день подоспела телеграмма Керенского «Всем, всем, всем...». Наш Ц.И.К. реорганизовался из союзной организации в боевую и выделил особое бюро по борьбе с Корниловым.

Установлением учета передвигающихся по железным дорогам войск мы достигли того, что сразу же обнаружили двигавшиеся на помощь Корнилову контрреволюционные отряды. Все сведения о передвижениях войск мы передавали штабу Московского округа. Штаб сверял с данными им распоряжениями и немедленно же обнаруживалось, какие отряды идут, помимо распоряжения военных властей. Выяснилось, что с востока, из Казанского округа, двигаются пехотные части, а с юга и юго-запада собираются двинуться казачьи полки.

По-видимому, конный корпус генерала Корнилова, двинувшийся к Петрограду, составлял лишь головной отряд движения. Главные отряды должны были следовать за ним, заняв резервами такой важный стратегический пункт, как узел Москва.

Особое бюро, трудившееся под председательством Малицкого над разрушением планов Корнилова, выполнило свою задачу блестяще. Одни эшелоны были направлены с пути в тупик; другие, требовавшие немедленной отправки с оружием в руках, смиренно отправлялись железнодорожниками... по кругу, с одной дороги на другую, и так ехали без остановки, самодовольно поглядывая в окна вагонов. Один из отрядов был привезен в Москву, где и был арестован штабом округа.

Таким образом, генерал Корнилов со своим головным отрядом был изолирован и оставлен без продовольствия под угрозой ареста революционными войсками. Карта оказалась битой и не «картонным мечом», и даже не обломком рельса и шпалы (до этого, по счастью, дело не дошло), а расписанием поездов.

Тем не менее, опасность не была еще устранена. Дальнейшими распоряжениями Ц.И.К. было образовано в Петрограде бюро из членов нашего комитета, повсюду назначены комиссары для наблюдения за действиями железнодорожной администрации, и на всех дорогах началось вооружение рабочих, образовавших железнодорожные боевые дружины.

В это время Петроград переживал тревожные часы. Как выяснилось впоследствии, генерал Крымов со своим конным отрядом не вошел в столицу и не произвел там ареста правительства, благодаря рабочим и, в частности, железнодорожникам.

Один из деятельных участников отпора контрреволюции, товарищ с Московско-Виндавской железной дороги, мне рассказывал следующее:

«27 августа сижу я один в комитете. Вдруг телеграмма с пути: «Двигаются на Петроград войска... говорят о намерении захватить город, так как там беспорядки.... Прошли станцию Дно». Беда, думаю. Что делать? Времени мало. Бросаюсь на телеграф. Телеграфирую станции по пути следования эшелонов: «Путь испорчен. Приостановите отправку поездов на Питер». А сам бегом собирать товарищей, чтобы на самом деле разобрать путь. Собрал, кого успел захватить. Взяли инструмент. Вскочили на паровоз. Ходу. Еле-еле успели разобрать путь. Начальник головного эшелона, прибыв на станцию и прочтя мою телеграмму, не решился двигаться дальше. Поверил, что путь испорчен. Двинься он, и все бы пропало». То же произошло и на Северо-Западных дорогах. Путь успели разобрать. Движение Корнилова подняло на ноги весь рабочий Петроград. Все высыпали за город и принялись рыть окопы и укреплять Питер. Испытанные революционеры-солдаты, под видом уволенных в отпуск, разъехались по

станциям, где в беседах с эшелонами свидетельствовали о том, что в Петрограде все спокойно. [...]».

«[...] Таким образом, момент всеобщего напряжения в отстаивании революции от покушения на нее вынудил Комитет выступить из узких рамок союза на путь государственных задач.

В этом направлении и должна была развиваться деятельность Ц.И.К. К сожалению, неблагоприятный состав Комитета толкнул его с намеченного пути на путь политики и докатил до «викжеляния» в гатчинские дни.

«Слишком много политики», – говорят в таких случаях французы [...]».

(М.Д.Орехов, ук.произв., с. 25–27, 36)

Подборка документов, сделанная М.Д.Ореховым

«Русские люди! Великая родина наша умирает. Близок час кончины.

Вынужденный выступить открыто, я, генерал Корнилов, заявляю, что временное правительство под давлением большевистского большинства советов действует в полном согласии с планами германского генерального штаба, одновременно с предстоящей высадкой вражеских сил на Рижском побережье, убивает армию и потрясает страну внутри.

Тяжелое сознание неминуемой гибели страны повелевает мне в эти грозные минуты призвать всех русских людей к спасению умирающей родины. Все, у кого бьется в груди русское сердце, все, кто верит в Бога, в храмы, молит Господа Бога об объявлении величайшего чуда, спасения родной земли. Я, генерал Корнилов, – сын казака-крестьянина, заявляю всем и каждому, что мне лично ничего не надо, кроме сохранения великой России, и клянусь довести народ – путем победы над врагом, – до Учредительного собрания, на котором он сам решит свои судьбы и выберет уклад своей новой государственной жизни.

Передать же Россию в руки ее исконного врага – германского племени – и сделать русский народ рабами немцев я не в силах и предпочитаю умереть на поле чести и брани, чтобы не видеть позора и срама русской земли.

Русский народ! В твоих руках жизнь твоей родины...»

27.08.1917

Генерал КОРНИЛОВ

* * *

Телеграмма №4202

из Петрограда 28.08.1917

Начальствующим по всем линиям
железных дорог тыла и фронта
и дорожным комитетам

«От имени Временного Правительства приказываю никаких требований и распоряжений бывшего Верховного Главнокомандующего генерала Корнилова, изменившего и открыто восставшего против Временного Правительства, не исполнять, своевременно озаботиться вызовом революционных частей для охраны и защиты от насилий агентов генерала Корнилова».

Министр-Председатель
и Военный-Морской Министр
КЕРЕНСКИЙ

* * *

Телеграмма №50

Москва. Сев. 28.08.1917; 5 час. дня

ЛЦ, всем Н, Ц
и Министру-Председателю
Керенскому

«Центральный Исполнительный Комитет Всероссийского железнодорожного союза, в виду переживаемого момента, в полном единении со всей демократией и Временным Правительством предлагает всем железнодорожникам оставаться на своих постах, в полной готовности по первому приказу Центрального Исполнительного Комитета доказать преданность родине революции. Все сведе-

железные поди железной дороги

ния и меры, принимаемые главным комитетом дорог, предлагаем передавать Москва. Северные. Центральному Исполнительному Комитету Всероссийского ж.д. союза.»

Председатель Бюро ОРЕХОВ
Секретарь СУСЛОВ

* * *

СПБ. 28/VIII. 7ч.вечера. №52.

Министру-Председателю
Керенскому

«Ц.И.К.В.Ж..С. заявляет, что он использует весь свой авторитет и приложит все зависящие меры подавлению контр-революционных выступлений, действуя в полном единении с Вр[еменным] Пр[авительством] и демократическими организациями».

Пред. ОРЕХОВ
Секр. КАЗАНОВИЧ

* * *

28/VIII. 10 час. веч. №53

Всем ЛЦ

«Ц.И.К.Ж.С. предлагает назначить непрерывное дежурство в телеграфе членов ГЛ. К. и К-ов телеграфа для пересмотра всех телеграмм. Сомнительные телеграммы. а также все шифрованные, кроме адресованных Керенскому, должны задерживаться и направляться Ц.К.С. и 1-л. Д.К. Необходимо срочно по телеграфу выяснить количество и направление движения подозрительных войск на линии и немедленно сообщить Ц.К.В.Ж.С.»

Пред. ОРЕХОВ
Секр. СУСЛОВ

* * *

28/VIII. №57

«Ц.И.К.В.Ж.С. предлагает принять к точному исполнению следующую телеграмму Ц. Ливеровского: (След Телеграмма Ливеровского).

Ц.К.В.Ж.С. во имя спасения родины и революции требует от товарищей принять самые решительные меры к недопущению повсеместно по всей сети передвижения контр-революц. войск, для чего, кроме мер, предложенных телеграммой Лив[еровского], предлагается след.: в случае надобности, прекращать движение, при приближении войск угонять все паровозы, снимая с линии весь личный состав. При невозможности убрать все паровозы, снимать с них важнейшие части, разбирать пути и загромождать их составами».

Предс.ОРЕХОВ
Секр.ХОЛЩЕВНИКОВ

* * *

28/VIII

Всем Н, ЛЦ
Копия всем армейским и полковым комитетам

«Воспользовавшись невыносимо тяжелым положением родины, генерал Корнилов поднял руку на свой народ и на его свободу. Временного Правительства справедливо объявило Корнилова изменником. Долг всех сознательных граждан свободной России оказать поддержку Вр[еменному] Пр[авительству] и выдать изменника в руки законной власти. Ц.И.К.Ж.С. предлагает войскам арестовать Корнилова, а впредь до выдачи Корнилова законным властям, предлагает железнодорожным агентам прекратить доставку продовольственных грузов в местности занятые приверженцами Корнилова.

Нам ясно, что Корнилов действует открыто в пользу Вильгельма, войска которого приостановили наступление, так как на Петроград наступает Корнилов с помощью русских войск».

Предс.ОРЕХОВ
Секр. КАЗАНОВИЧ

* * *

Телеграмма №74.

Из Москвы. I Курск. 30.08.1917

Министру-Председателю
Копия всем Комитетам по всей сети

«Всероссийский Профессиональный Союз паровозных бригад заявляет, что он примет все зависящие от него меры, если этого потребует г. Министр-Председатель для предотвращения всяких попыток контрреволюционного характера, откуда бы они ни исходили, – сможет это исполнить не словом, а делом».

Председатель Паровозосоюза Н. ФЕДОТОВ
Секретарь ВАРАНОС

* * *

Из Москвы. Штаба ОКР.

№100. Москва. Воронеж

Копия И.К.В.Ж.С.

«Казачи, за исключением эшелонов, следующих из Каширы, и тяжелая артиллерия перевозке не подлежат и остаются впредь до распоряжения на станции, где они задержаны; остальные же воинские перевозки восстанавливаются, как по существующим нарядам, так и вновь выдаваемым. Александровская дорога остается закрытой для всякого рода воинского движения. Принять самые энергичные меры к скорейшему продвижению всех разрешенных к продвижению перевозок».

Д. Начвосо МАСТРЮКОВ

* * *

Телеграмма №199.

Москва. НИК. 03.09.1917

По всей сети железнодорожникам

«Из Петербурга от Министра-Председателя и из Ставки от Председателя Чрезвычайной Следственной Комиссии сообщают: генерал Алексеев 1-го сентября принял

ставку. До прибытия следственной Комиссии им арестован генерал Корнилов и чины ставки: Лукомский, Романовский, Тлюшевский, Плющик; арестованные пока содержатся в губернаторском доме; охраняются надежным караулом. В ночь на 2 прибыла Чрезвычайно-Следственная Комиссия под председательством прокурора Шабловского и арестовала Кислякова и Аладьина. Производятся обыски и выемки. Осадное положение Могилева снято, войска выражают полную преданность Временному Правительству. Все преступники будут судимы военным революционным судом по всей строгости закона. В Петрограде составлено Времен[ное] Правительство из пяти лиц: Керенского, Никитина, Терещенко, Верховского, Вердеревского. Генерал Верховский выехал из Петрограда. Телеграммы широко распространить в войсках и объяснить всем, почему отменена отправка военных сил на Могилев из Москвы и Орла. Восстание Каледина на Дону, по-видимому, постепенно распадается. Все должные меры приняты, и войска Московского и Казанского округов готовы раздавить всякую попытку».

Командующий войсками РЯБЦЕВ
За председателя ЦИК В ж.д. союза МАЛИЦКИЙ

* * *

Телеграмма №2009

Из Москвы. Никол. 03.09.1917

По всей сети ж.д.

«Казак! Несколько честолюбцев и авантюристов хотят толкнуть наше исстрадавшееся отечество в бездну гибели и мирового позора. Один из них, Корнилов, уже арестован и будет судим революционным судом. Войска, движутые им на Петроград, сделались жертвой обмана; дикая дивизия и ваши братья – казаки не знали, куда их ведут. Но они прозрели теперь: они все выразили покорность Временному Правительству. Ничья кровь не пролилась, кроме крови мятежника, генерала Крымова, кончившего жизнь самоубийством. Теперь остаетесь вы. Казаки опомнитесь. Мятежник Каледин восстал против вла-

сти Временного Правительства. За Временное Правительство стоит единодушно весь русский народ, и его, несомненно, постигнет та же участь, что и Корнилова. Казаки на фронте всех действующих армий на стороне Временного Правительства. Войска Моск[овского] и Казанск[ого] округов готовы, только ждут приказа раздавить мятеж; верю, что этого приказа отдать не придется, — вы сами должны арестовать и выдать Каледина и тех, кто с ним. Я требую полного подчинения Временному Правительству и роспуска казачьих частей, сформированных без приказа Временного Правительства. Железнодорожников прошу эту телеграмму распространить казачьим частям».

Командующий войсками Московского Округа РЯБЦЕВ
За председателя ЦИК В ж.д. союза МАЛИЦКИЙ

* * *

Телеграмма № 887
Из Москвы. Сев. 07.09.1917

Всем Главным Дорожным Ком.
Всей сети: Н и П

«Ввиду наступившего успокоения (в) стране, с 7 сент прекращает функции Особое Бюро Центрального Исполнительного Комитета Всероссийского ж.д. союза, объявленное телеграммой 29 августа №65, и Главным Дорожным Комитетам предоставляется право отменить все мероприятия, вызванные обстоятельствами острого момента борьбы с контрреволюцией».

За пред. МАЛИЦКИЙ
Секретарь НЕСТЕРЕНКО

(М.Д.Орехов, ук.произв., с. 47–48, 51–52, 55–56)

5.

ВИКЖЕЛЬ и Октябрьская революция 1917 года

5.1.

О поведении ВИКЖЕЛЯ в октябрьских событиях 1917 года (подборка документов)

Резолюция

*Центрального Исполнительного Комитета
Всероссийского Железнодорожного Союза от 25.10.1917:*

«[...] Сознывая свою реальную мощь, как орудие активной борьбы, которая может быть таковым лишь в руках большинства и ни в коем случае не может служить какому то ни было меньшинству или отдельной политической партии, Викжель постановил поддерживать Центр И.К.С.Р. и С.Д. как в настоящем его составе, так и в том, который будет избран съездом советов. Товарищи! Ваш комитет считает недопустимым террор и насилие какой-либо партии над большинством демократии, в то же время является абсолютно недопустимым упразднение советов под флагом борьбы с так называемым большевизмом. Учитывая все изложенное, находясь в полном единении с большинством социалистических партий, Викжель постановил все передвижения казацких войск на Петроград немедленно приостановить. При передвижении войск и других видов оружия на Петроград их количество, куда, с какой целью и по чьему приказу они направлены немедленно сообщить в главные дорожные комитеты и в Петроград, Викжель, и только в случае получения распоряжения от Викжеля принимать все меры к их задержанию вплоть до разбора путей, угона паровозов и т.п. Стратегическое движение войск ни в коем случае нарушено не должно быть. В сознании всей глубины ответственности товарищи должны руководствоваться во всех сомнительных случаях указаниями Викжеля. Викжелем избрано бюро из 5-ти лиц в Петрограде для разрешения вопросов, связанных с передвижением войск, и для распоряжения в

вительства и мятежниками, почему предлагает Штабу отряда мятежников отозвать свои войска в Петроград, установить линию Лигово – Пулково – Колпино нейтральной и допустить беспрепятствен. для обеспечения спокойствия в Царском Селе конные авангарды правительственных войск. На это предложение передать с посланными парламентариями не позже 8 часов утра завтра. Командир 3 кон. Корпуса Генер.-Майор Краснов. Капитан Козьмин, Председатель Комитета подъесаул Ожогин. Передал адъютант штаба верх. Глав. Прапорщик Миллер».

* * *

«Центральный Исполнительный Комитет Всероссийского ж.д. союза призывает враждующие стороны, оружием решающие спор о своих правах, [к] скорейшему установлению мира и тесного единения для защиты родины и революции и к поддержке вновь образуемого правительства, ответственного перед народным представительством на основании вырабатываемой в настоящее время новой реформы правления страны, удовлетворяющего требования демократии с принятием программы осуществления переговоров о скорейшем заключении мира: действительная передача земли земельным комитетам и скорейший созыв учредительного собрания».

П/1171.

Председатель ВИКЖЕЛЯ МАЛИЦКИЙ
Секретарь НЕСТЕРЕНКО»

Разговор Москвы с Петроградом. Утро 1/XI.
(Текста ответов и вопросов Петербурга не имеется).

«— Мы — члены Викжеля: Гар и Кравец, что вам угодно? Кто говорит? Скажите точно и определенно, когда кончатся ваши словопрения? У нас положение ужасное, Все время орудийная стрельба, войска комитета безопасности стягиваются к Кремлю. По заявлению представителя революционного штаба, революционный штаб не останется перед разрушением его орудийным огнем. Орудийный огонь непрерывный. К Москве подтягиваются

войска обеих сторон. Казаки следуют в конном строю или заставляют себя вести силою; то же самое и с другой стороны. Конца бойни не видно. Ваши телеграммы штабам считаются недостаточными, они находят, что прекращать боя они не могут до полной победы. Все меры нами принимавшиеся и принимаемые недействительны. Транспорт совершенно разрушен, подвоза нет, продуктов продовольствия нет, положение на наш взгляд безвыходное. Ваше сообщение положения не спасет, его окончание[м] будет полное разложение в Москве из-за голода и из-за остановки транспорта. Это признает и революционный штаб, но все-таки продолжает борьбу. Могу ответить на утренний разговор с Малицким [разговора этого не имеется], что, хотя Викжель и стоит в центре и объединяет все партии и организации, но положение России он не спасет; сегодня это стало очевидно для всех. Конец боя можно предвидеть дня через три, но это будет обоюдное поражение, так как разбиты будут войска Комитета безопасности, но [войска] революционного штаба уже голодают. Это сейчас идет борьба между народом и контрреволюционными верхами общества? Если да, то что вы предпримите для того, чтобы ваше имя социалистов не было использовано, как ширма, Каледиными и прочими? А если нет, то чем вы объясняете то странное положение, что за Комитет Общественной Безопасности не борются ни солдаты, ни рабочие? Что вами сделано, и что намерены вы предпринять для решительного создания социалистического блока, готового бороться за общие социалистические цели? Что вы предпринимаете для проведения резкой границы между вашей партией и той контрреволюционной кликой, которая, прикрываясь якобы солидарностью, с социалистической частью вошедшей в Комитет Общественной Безопасности на самом же деле, согласно нашего предположения, ставит своею целью уничтожение всех завоеваний революции? Не намерены ли вы немедленно призвать членов партии и всех, кто с нами, для активной борьбы с контрреволюцией, если наше предположение окажется верным? Мы ждем, наше положение мучительно, мы ждем вашего немедленного ответа револ...».

экстренных случаях и для контакта с Военно-Революционным Комитетом и Съездом С.Р. и С.Д. Члены Бюро: Антоневич, Стамо, Грунин, Кондратьев». [...]

*Воззвание
Всероссийского Съезда Советов рабочих
и солдатских депутатов (поздний вечер 25.10.1917)*

«[...] В Петрограде победила рабочая и солдатская революция. Министр путей сообщения арестован в числе других министров. Всероссийский Съезд рабочих и солдатских депутатов выражает уверенность, что железнодорожные рабочие и служащие примут меры к сохранению полного порядка на железных дорогах; движение ни на минуту не должно останавливаться, усиленное внимание следует обращать на беспрепятственный пропуск продовольствия в города и фронт. Революционная власть Советов берет на себя заботу об улучшении материального положения железнодорожников. В министерство путей сообщения будут привлечены представители железнодорожников. №1733. Всероссийских Съезд Рабочих и Солдатских Депутатов. [...]».

*Телеграмма ВИКЖЕЛЯ
от 26.10 (08.11) 1917*

«Всем Н, ЛН, ЛР, ЛУ, ДС строящихся и эксплуатируемых дорог; всем профессиональным ж.д. союзам, всем Советам Рабочих, Солдатских, Крестьянских Депутатов. Москва, ВИКЖЕЛЬ.

Викжель на заседании в Петрограде 26-го октября, ввиду отсутствия в настоящий момент уверенности в правильности заседающего сейчас Съезда Советов, отсутствия власти, авторитетной для всей страны, и руководясь необходимостью сохранения единства демократического фронта и самого существования Российской Республики, а также для сохранения транспорта от полной разрухи, постановил: 1) Викжель относится отрицательно к захвату власти одной какой-либо политической партией, 2) власть должна быть

революционно-социалистической и ответственно перед полномочным органом всей революционной демократии, 3) впредь до организации такой власти все распоряжения по всему ведомству путей сообщения, в том числе и по всей сети железных дорог, подлежат исполнению лишь в том случае, если они исходят от Викжеля, 4) органы местных железнодорожных союзов обязаны усилить свою деятельность по контролю над действиями администрации, 5) Викжель принимает на себя общее руководство всем ведомством путей сообщения. И для фактического управления текущими делами ведомства избрал из своей среды бюро из 5-ти лиц, 6) Главным дорожным комитетам предоставляется в случае надобности назначать особых комиссаров и с доведением до сведения Викжеля, 7) охрана железных дорог и ведение ж.д. хозяйства в целях сохранения транспорта, который может быть нарушен посторонними для железнодорожников организациями, не знакомыми с техническими условиями железн[о]дорожн[ого] дела, принимается железнодорожным союзом всецело на себя, а потом предлагается всем общественным и революционным организациям признавать все выборные должности железнодорожного союза, в том числе и комиссаров милиции, коим одним предоставляется право требовать охраны станций и путей воинскими отрядами, кои должны действовать не иначе, как в согласии с комиссарами милиции. П/1156».

Председатель ВИКЖЕЛЯ МАЛИЦКИЙ
Секретарь НЕСТЕРЕНКО

*Телеграмма члена ВИКЖЕЛЯ Гара
(утро 27.10.1917)*

«[...] Всем, всем, всем...

Товарищи железнодорожники! Началась гражданская война, гибнет революция и родина, помните, что если железнодорожники вступят в эту войну, исход один — бесповоротная гибель. Железнодорожники не могут быть партией, но все они партийные; находясь при исполнении служебных обязанностей, железнодорожники должны забыть о партийности и помнить о всей революционной

[Не кончено, на этом обрывается. Повидимому, это заявление и беседа Бюро с принесшим его и послужили поводом для организации совещания представителей полковых комитетов, о которых упомянуто выше в моем «дневнике»].

«Эта депеша передана по аппарату Викжелю 1/XI для опубликования по сети» [упомянутое выше в «дневнике» постановление Бюро о мерах к активному поддержанию нейтралитета, разработанное мною, т.т. ДОБЫТИМЫМ и ФЕДОТОВЫМ].

«Передать вне всякой очереди и схемы по железнодорожным проводам. По всей сети дорог всем ЛН, ЛМ, ЛЧ и ЛЗ, профессиональным союзам, Н, ДС и адрес сто одиннадцать. Копия всем Военно-Революционным комитетам и Комитетам Спасения Революции и Общественной Безопасности и Исполнительным Комитетам Всероссийского Почтово-Телеграфного Союза».

«В целях сохранения железных дорог и транспорта, необходимы для спасения Родины и Революции, и для пресечения кровавой братоубийственной войны, ВИКЖЕЛЬ объявил нейтралитет Всероссийского Железнодорожного Союза. Необходимо активное проведение путей пресечения передвижения войск обеих враждующих сторон. Для выполнения этого всем железнодорожникам предлагается под руководством органов союза принимать следующие меры: ПЕРВОЕ, не допускать без разрешения Викжеля или Московского Бюро Викжеля никакой посадки войсковых частей и всяких иных вооруженных организаций, кроме отпускных, а также эшелонов, назначенных на фронт. Что бы внезапно явившиеся части не занимали на станциях вагоны самочинно и угрожая железнодорожникам, предлагается со станций, расположенных вблизи городов и населенных пунктов, убрать на промежуточные станции все приспособленные людские вагоны и теплушки и при возможности также и обыкновенные порожние крытые. ВТОРОЕ, при появлении на станции войск или организаций при посадке и пр попытке занять вагоны самовольно и насильно, принимать все меры к наибольшему промедлению подачи вагонов, подготовке состава поездов

и их отправлению, прибегая к возможным решительным средствам. ТРЕТЬЕ, если все-таки посадка и отправление состоялись, то отправлять такие поезда отнудь не по месту требуемого назначения, а через ближайшие узлы в обход и кружить. Особо всем незамедлительно уведомлять по аппарату Главные Дорожные Комитеты. ЧЕТВЕРТОЕ. Так как обе враждующие стороны нарушают уже самочинно нейтралитет Всероссийского Железнодорожного Союза, а также в целях предотвращения проезда в пассажирских поездах, как первая ступень всеобщей забастовки, отменяются в 12 часов в ночь со второго на третье ноября все без исключения поезда пассажирского движения, кроме дачных и пригородных, движение которых сохраняется в районе на расстоянии около пятидесяти верст от Москвы, Петрограда, Киева, Харькова и других подобных крупных городов. Поезда, начавшие свое движение до этого срока, доводятся до пункта назначения. ПЯТОЕ. По мере накопления на станциях отпускных солдат, следующих с фронта домой, так и из отпусков на фронт, предоставлять им для посадки вагоны и поезда по разрешению Главных Дорожных Комитетов. ШЕСТОЕ. Для посадки эшелонов и частей войск, следующих на фронт, вагоны подавать немедленно и отправлять поезда без задержки по назначению. СЕДЬМОЕ. Отпускных солдат по пункту пятому, а также эшелоны по пункту шестому направлять, минуя Москву и Петроград, и не допускать ближе ста верст, направляя кружностью через передаточные пункты, лежащие далее ста верст от Москвы и Петрограда. ВОСЬМОЕ. Главные Дорожные Комитеты о всех передвижениях по настоящей телеграмме незамедлительно сообщают Московскому Бюро Викжеля. ДЕВЯТОЕ. Правления профессиональных железнодорожных союзов укажут немедленно конкретные подробные меры по пункту второму. ДЕСЯТОЕ. Дальнейшие указания к осуществлению нейтралитета и принятию мер поручаются Московскому Бюро Викжеля. Товарищи железнодорожники! Спасение Родины и Свободы зависит от строгого соблюдения нами нейтралитета. Вопрос о создании нового правительства решается мирными переговорами в Петрограде на Сопещании

демократии и родине! Всякое насилие одной из борющихся сторон вызывает отпор другой. Товарищи большевики, помните, что если в разгаре страстей окажете давление на телеграф и паровозный союз и кондукторов, то они покинут немедленно службу. Товарищи машинисты, движущие, телеграфисты, помните, что если вы станете на сторону временного правительства, станут мастерские депо, и в том и в другом случае дороги встанут, и наступит анархия, голод и гибель всех наших завоеваний. Викжель верит, что железнодорожники это понимают и не допустят гражданской войны у себя на дорогах и между собой.

№ М/147. ГАР. [...]

* * *

«[...] 28 октября в 18 часов доставлено в (Московское) Бюро (ВИКЖЕЛя) по аппарату из Петербурга следующее:

«Резолюция принята единогласно.

Постановление Центр. Исп. Комитета от 28.10.1917. 18 часов.

1) Железнодорожный Союз, включая в себя представителей всевозможных политических партий и течений, не может принимать активного участия в борьбе между социалистическими партиями;

2) Органы Союза должны соблюдать нейтральное положение, ибо только при условии нейтральности железные дороги могут выполнять задачу транспорта;

3) Органы Союза должны принимать все доступные им меры против передвижения войск, идущих друг против друга в борьбе социалистических партий между собою;

4) Вместе с тем, Союз и его органы должны принимать решительные меры против войск, направляемых на подкрепление одной какой-либо из борющихся партий;

5) Равным образом Союз должен принимать самые решительные меры против войск, направляемых для разгрома социалистических партий и демократических организаций;

6) Все представители органов Союза должны немедленно выйти из всех организаций, проводящих в жизнь

вооруженную политическую борьбу социалистических партий;

7) Железнодорожный Союз может предоставить весь свой технический аппарат и силы только той организации, которая обязуется образовать однородное социалистическое правительство, представляющее все социалистические партии от большевиков до народных социалистов включительно и ответственное перед правомочным органом всей революционной демократии, имеющим [полномочия] действовать до Учредительного Собрания, созыв коего ни в коем случае не должен быть отсрочен;

8) Союз высказывается самым решительным образом и примет самые решительные меры, вплоть до полной остановки движения, против насилий над железнодорожниками и органами союза, откуда бы таковые ни исходили;

9) Викжель принимает все меры к ослаблению и предотвращению кровопролития в борьбе социалистических партий между собою и предлагает всем органам союза немедленно принять все зависящие от них меры к прекращению междоусобицы и вооруженной борьбы и к спасению Революции. Подписал Председатель Викжеля Малицкий».

Немедленно, вслед за передачей этого постановления, передававший его член Викжеля сказал по аппарату следующее:

«У нас сейчас был тов. Рязанов, которому вручили копию резолюции, и составлена комиссия для переговоров о создании однородной социалистической власти, согласно принятой нами резолюции. Это касается как всего управления Министерства Путей Сообщения в целом, точно так же и сети железных дорог в частности. Сегодня на Виндавской красногвардейцы арестовали председателя Главного Комитета и двух товарищей председателя, желая привести в исполнение свою угрозу расстрелять их публично (они отказались дать поезд с красногвардейцами в Царское Село); Викжель тотчас же принял все решительные меры и военно-революционный комитет обязался, разъяснив дело, выпустить наших товарищей. Они были с площади отвезены в военно-революционный ко-

полномочных представителей всех социалистических партий и организаций и уже близок к концу. Поэтому Викжель требует от всех железнодорожников неуклонного исполнения настоящей телеграммы. Те же, кто нарушит в пределах полосы отчуждения нейтралитет, способствуя тем продлению братоубийства и замедлению создания новой власти, понесут должные кары вплоть до исключения из железнодорожного союза по решению дисциплинарного суда, а это повлечет за собой увольнение от службы и уведомление всех прочих профессиональных союзов, как о членах, нарушивших дисциплину. Несостоящие в союзе железнодорожники, при нарушении ими нейтралитета, увольняются со службы. [...]».

(Центральный комитет Всероссийского союза рабочих железнодорожного транспорта, «Очерки по истории Союза 1917 год». Сборник комиссии по изучению истории профессионального движения на транспорте – «Истпрофтранс», М. – 1924, с. 60–63, 75–79, 85–87, 100–103)

митет. У нас в Петрограде тихо. На улицах образцовый порядок, по вечерам народу очень мало. Под Гатчиной идет перестрелка, войска комитета отступили к Красному Селу, отряды казаков обнаруж[ены] в Дудергофе в трех-четыре верстах от Красного Села. Отряды казаков значительные».

* * *

28 октября в 21 час произошел следующий разговор по аппарату:

«— Я — член Викжеля Федотов. Прошу подробно объяснить все происходящее в Петрограде и дать ответы на ряд предложенных мною вопросов, а затем в свою очередь скажу все, что делается в Москве. — Я — Антоневиц. Сообщаю нижеследующее. Принятая Викжелем позиция остается неизменной. Как вы знаете, согласно переданной нами резолюции, весь Петроградский узел и другие дороги находят совершенно правильной занятую нами позицию. Комитет Спасения Революции в Петрограде стоял за коалицию с цензовыми элементами; после наших заявлений принял другое постановление: коалицию социалистических партий без большевиков. Сегодня был у нас Скобелев и другие представители, которые старались убедить нас в необходимости активно выступить на стороне Комитета Спасения Революции на этих условиях. После их заявления нами был предложен ряд вопросов, а именно: каково их отношение к Керенскому? На это Скобелев ответил, что они считают необходимым дискредитировать в глазах массы идею преторианства и совершения переворотов с помощью штыка, а не с помощью соотношения политических сил в стране; что они именно и считают одною из своих основных задач и для этой цели, между прочим, необходимо, чтобы Керенский прибыл в Петроград и указом передал власть другим министрам; этим бы сохранилась преемственность власти. На наш вопрос, что они думают сделать, если Керенский с этим положением не согласится, получен ответ: если Керенский придет, как белый генерал, то Комитет Спасения Революции всеми доступными средствами будет бороться с ним так же, как он борет-

ся с большевиками: то есть силою всего морального авторитета и изоляции самого Керенского, а также и другими способами. Между прочим, Скобелев употребил такую фразу: во всяком случае, Керенский нами выключен из состава всех комбинаций министерства и в правительстве участвовать не будет. Скобелев заявил, что, может быть, он ответствен за прошедшее, так как до сих пор стоял за коалицию, и теперь пришел к убеждению, что страну поведет до учредительного собрания только социалистическое однородное правительство; но участие в нем большевиков, как организации, опирающейся сейчас на силу, недопустимо как по тактическим мотивам, так и по причинам морального порядка. [...]. После ряда дополнительного обмена мнений, нами, большинством против одного, решено вопроса о нашей позиции не пересматривать и остаться при нашей последней резолюции, считая последнюю единственным выходом из создавшегося положения. При этом были спрошены представители дорожных комитетов, как дорог Петроградского узла, так и некоторых других дорог. Представители комитетов в Петрограде и все эти представители подтвердили правильность занятой позиции. За полчаса до приезда Скобелева был Рязанов, который, явившись к нам, заявил, что он прибыл к нам не как представитель-комиссар и представитель нового правительства, а как представитель известного партийного течения, партийной организации с полномочиями вести с нами переговоры, как он заявил, относительно управления нашего ведомства; но при дальнейшем обмене мнений оказалось, что вопрос идет о конструкции власти вообще и нашей позиции. Ему было сообщено наше уже состоявшееся постановление и заявлено, что это наше последнее слово. Рязанов, ознакомившись с ним, сказал, что многие положения ему не ясны, — вообще необходимо что-то сделать, — и наше участие неизбежно. Он просил прибыть наших представителей в Смольный к 20 часам. Мы с этим согласились, избрали по признакам партийности семь человек, они уже в Смольном. Вот фактическая сторона. Теперь ставлю вас в известность относительно положения дел вне нас. Керенский активных шагов к прямому вы-

ступлению на Петроград не принимал. Есть ряд слухов, точно не проверенных, о взятии, например, Царского Села. Большевики укрепились верстах в 25 от Петрограда, расставили артиллерию и соорудили полевые укрепления. Местные организации, согласно наших постановлений и указаний, препятствуют движению войск [как] на Петроград, так и от Петрограда: так, например, на М.-В.-Рыбинской железной дороге 800 красногвардейцев с 8 час. утра и до 15 час. не могли уехать из Петрограда, несмотря на наличие вагонов и паровозов. По указанию Дорожного Комитета машинисты заявляли больными паровозы, смазчики — вагоны, стрелочники не могли переводить стрелок, как будто из-за порчи, и т.п. Комиссар военно-революционного комитета не мог и не может ничего сделать. Еще заблаговременно, вчера, часть Главного Дорожного Комитета выехала в Дно, откуда руководит всеми операциями, например, задержали 10 эшелонов казаков за 350 верст от Петрограда.

Узнав об акте насилия и произвола, мы немедленно приняли решительные шаги; арестованные были освобождены и указано, что такие насилия встретят единодушный отпор (вплоть до остановки движения) от организованных железнодорожников. Рязанов заявляет, что все это — недоразумение; но ясно, что они чувствуют за нами реальную силу и считаются с ней в более значительной степени, чем с Керенским. В некоторых местах города была, по слухам, перестрелка, что для Петрограда в данном конфликте явление в первый раз замечаемое, за исключением взятия Зимнего дворца; это доказывает, что в частях гарнизона начался распад. Характеризуя, в общем, создавшееся положение, могу сказать, что власть, созданная большевиками, встречает отпор среди значительной массы населения трудящихся; в разных учреждениях, где служащие, при появлении вновь испеченных министров, которых Ленин назвал «народными комиссарами», не исполняют распоряжений и заявляют, что если таковые останутся в Управлениях, то они, служащие, бросают работу и уходят. Правители на это, обыкновенно, отвечают своим уходом и фактически ничего не могут

сделать. Замечательно, что служащие Управления Министерства Путей Сообщения под влиянием некоторых лиц, которые пользуются всеми нечистоплотными приемами, вплоть до обвинения Викжеля в шпионстве, провокаторстве и большевизме, сделали сегодня попытку не подчиниться решению Викжеля, говоря, что Викжель должен считаться с ними, так как их тысячи две, при чем, как видно, Ландсберги, Ванифатьевы и другие играют немаловажную роль. Но попытки их потерпели полное фиаско: нами твердо и определенно, при диком вое и шуме, была объявлена наша точка зрения и дано соответствующее разъяснение. Но и здесь реакционеры также считаются с нами.

ФЕДОТОВ. Что же Рязанов: входит ли он в Министерство Путей Сообщения и дает ли какие распоряжения?

АНТОНЕВИЧ. Нет, Викжель решительно не примет комиссаров, ни от какой из существующих организаций, и пост комиссара М.П.С. никем не занят. Пока все. О ходе событий будем информировать по возможности немедленно.

ФЕДОТОВ. Сообщаю о событиях в Москве: полная гражданская война, объявлено военное положение, образовался Комитет Общественной Безопасности, в состав которого вошли представители: Исполнительного Комитета Крестьянских и Солдатских Депутатов, Всероссийского Почтово-Телеграфного Союза, Викжеля, фракций городского и земского самоуправления и штаба. Так как первая телеграмма Викжеля о его позиции давала возможность посылке туда своих представителей, то были посланы Федотов и Платонов, где и приняли участие в заседании. Вчера выяснилось, что, несмотря на принимаемые Комитетом Общественной Безопасности меры, достигнуть соглашения с большевиками, выступившими на путь активного действия, не удалось: на переговоры командвойска с представителем Совета Рабочих Депутатов Ногиным, предложившего распустить военно-революционный комитет и вступить в переговоры об образовании однородного социалистического правительства, последний не дал прямого ответа; поэтому полк[овник] Рябцев предъявил ультима-

тум, заявив, что, если через 30 минут (это было в 19 часов), не откроются ворота Кремля, не очистится почтамт и другие занятые учреждения, не распустится революционный комитет, то он приступит к штурму Кремля. Я и Платонов, во избежание кровопролития, предложили использовать все возможное путем переговоров с представителями других фракций. Командвойск заявил, что, хотя он поставил ультиматум, но по техническим соображениям ранее как через два часа начать не может. В это время прибыли представители фракций с[оциалистов]-р[еволюционеры] и с[оциал]-д[емократов] меньшевиков с предложением выработать платформу могущего быть соглашением. Командвойск заявил, что он отменить ультиматума не может, но ничего не имеет, если будут достигнуты такие результаты, которые дадут возможность избежать кровопролития. Найти общую точку зрения со взглядом большевиков не удалось, и Комитет Общественной безопасности поручил командвойску продолжать начатое действие. Как представители железнодорожного союза, мы с т. Платоновым заявили о нашей точке зрения, что наша миссия — изыскать такой способ борьбы, при котором можно было бы избежать кровопролития, ибо железнодорожный союз берет на себя охрану порядка и спокойствия на железной дороге вне зависимости от борьбы политических партий. В ходе действия вне Кремля сообщить ничего не могу. Около 19 часов получено сообщение, что Кремль сдался, а в 20 часов прибыл командвойск и доложил о взятии Кремля и об условиях сдачи: выдано 20 человек зачинщиков, арестованных и приведенных в думу; сдано оружие — винтовки, пулеметы, бомбометы и т.п., выведена часть солдат бывших там около 8 рот, вывезены 8 броневиков. Во время этого доклада явился командующий юнкерами, поручик, и доложил, что после входа в Кремль двух рот юнкеров, из засады последовал залп, результатом коего оказалось 15 убитых и 20 раненых; немедленно предложено было начать оперативные действия против губернаторского дома, где находится военно-революционный комитет. Перед этим Рябцев предъявил этому комитету ультиматум о сдаче комитета, всякого оружия и очищения помещения,

дав сроку 15 минут. Конечно это исполнено не было, и началась стрельба уже по Тверской, Театральной и другим пунктам. Нас в 22 часа заменил Гар, так что сведений о дальнейшем ходе событий в думе не имеем. Сейчас идет сильная орудийная и оружейная перестрелка. Гар по телефону сообщает, что события принимают чрезвычайный характер, о подробностях коих сообщит лично, если только ему удастся благополучно вернуться из думы. Последнюю нашу телеграмму относительно позиции Викжеля мы получили и передали по телефону находящемуся в Комитете Общественной Безопасности Гару, чтобы он объявил Комитету и вышел из его состава. Должен сказать, что вы этой телеграммой поставили нас в неловкое и двусмысленное положение, ибо Гар и мы заявили, что мы будем обсуждать не о политике или о борьбе с политическими партиями [?], а только об изыскании мер для предотвращения кровопролития и водворения порядка и законности. Вот как обстоит дело и никакой другой продуктивной работы не производится. Наше дежурство здесь бессменное: не спим по несколько ночей. По мере поступления новых известий будем сообщать вам, но только не по телефону, который плохо работает, а по аппарату. Надо бы вам остаться на первом принятом решении, т.е. на образовании временного правительства — однородного состава из всех социалистических партий, но без большевиков: этим Викжель заслужил бы общественные симпатии громаднейшей массы всего населения, общественных организаций и социалистических партий. До свидания, всего хорошего».

*Телеграмма ВИКЖЕЛЯ
29.10.1917 17 час. 20 мин.*

«Ц, всем Н, ЛН, ЛР, ЛЧ, ДС всем начальствующим строящихся и эксплуатируемых дорог, правлениям всех профессиональных ж.д. союзов, всем советам рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, Москва, Викжель, Петроград, Совет Народных Комиссаров, Центральный Исполнительный Комитет Совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, Центрофлот, Центробалт, всем

Центральным Комитетам всех политических партий, Центральному Комитету Почтово-телеграфного союза, Центральному Совету Всероссийских профессиональных союзов, всем военно-революционным Комитетам, всем фронтовым армейским организациям и комитетам и всем, всем, всем!

В стране нет власти, и идет ожесточенная борьба за власть.

Каждая из борющихся сторон стремится создать эту власть силою, идет братоубийственная война. В то время, как внешний враг угрожает свободе народа, демократия решает свои внутренние споры кровью и железом. Временное Правительство, возглавляемое Керенским, оказалось не в силах удержать власть. Образовавшийся в Петрограде Совет Народных Комиссаров, как опирающийся на одну партию, не может встретить признания и опоры во всей стране. Необходимо создать такое правительство, которое пользовалось бы доверием всей демократии и обладало бы моральною силою удержать эту власть в своих руках до созыва Учредительного Собрания. Такую власть можно создать только путем разумного соглашения всей демократии, но никоим образом не силою оружия. Братоубийственная война никогда не создавала и никогда не может создать власть, авторитетную для всей страны. Народ, отвергающий смертную казнь, как форму правомерного воздействия, и войну, как способ разрешения международных споров, не может признать гражданскую войну за способ разрешения своих внутренних споров. Всякая гражданская война ведет явно к контрреволюции и бывает выгодна только врагам самого народа. В видах сохранения свободы страны и спасения революции, Центральный Исполнительный Комитет Всероссийского железнодорожного союза с самого начала настоящей междоусобицы признал для себя обязательным строгий нейтралитет и объявил, что единственным средством достижения мира внутри страны он признает однородное правительство, в создании, которого должны принять участие все социалистические партии от большевиков

включительно до народных социалистов включительно. К этому призыву союза присоединились многие общественные организации и партии Петрограда и Москвы. Центральный Исполнительный Комитет В.Ж.С. заявил и заявляет, что весь железнодорожный аппарат он предоставит только тем, кто разделяет эту платформу. Центральный Исполнительный Комитет заявляет всем гражданам рабочим, солдатам и крестьянам свое непреклонное решение и категорическое требование: немедленно остановить гражданскую войну и сплотиться для образования однородного революционно-социалистического правительства. Железнодорожный союз заявляет, что к проведению своего решения он будет стремиться всеми имеющимися у него средствами – вплоть до прекращения всякого движения на дорогах. Остановка движения наступит в 12 часов ночи сегодня, с 29-го на 30-е октября, если к тому времени боевые действия в Петрограде и Москве не будут прекращены. Всем ж.д. организациям предлагается немедленно принять все меры к проведению таковой забастовки в жизнь и сейчас организовать стачечные комитеты. Ж[елезнодорожный] союз объявляет всех, кто будет продолжать споры внутри страны силою оружия, врагами демократии и предателями Родины. Город Петроград 29-го октября. Центральный Исполнительный Комитет Всероссийского железнодорожного Союза. №1163. Председатель Малицкий, секретарь Нестеренко».

«Дополнительная депеша. Всей сети, всем главным, районным и местным Комитетам, профессиональным организациям, всем начальствующим. Москва. Бюро Викжель, всем стачечным комитетам. План и время фактического начала забастовки будут объявлены особо».

Член Центрального Стаечного Комитета
АНТОНЕВИЧ

*Разговор т. Шеханова с Викжелем
после передачи депеши с объявлением забастовки
29.10.1917 в 20 час.*

«Я-Шеханов. Только что получил вашу депешу с объявлением забастовки. Прежде всего, разъясните: что забастовка будет идти по плану, или начнется сразу полной остановкой работ? Верите ли вы в то, что разбушевавшееся море остановится под влиянием угрозы железнодорожной забастовки?

ТОВАРИЩ ИЗ ВИКЖЕЛЯ. Да, верим, план забастовки будет вам объявлен, сейчас разрабатывается. В настоящее время здесь у нас происходит собрание представителей всех партий для выяснения заявленной нами платформы.

ШЕХАНОВ. До 12 часов осталось времени не много; телеграмма по сети еще не распространена, тем более не знают, кому вы ее ультимативно адресуете. Таким образом, забастовка, очевидно, сразу будет анархической. Москва в панике, наше объявление забастовки не утишит страстей, а еще больше их углубит, что послужит началом конца; но спорить не стоит.

ТОВАРИЩ ИЗ ВИКЖЕЛЯ. Сейчас наши представители предъявили ультиматум революционному Комитету и с тем же поехали к Керенскому; ответ будем знать скоро. Иного исхода мы не находили, думаем, что это послужит спасением.

ШЕХАНОВ. Послать ли вашу телеграмму по сети или ждать выяснения результатов предъявленных ультиматумов? Мы тоже предъявили ультиматум и с минуты на минуту ждем окончательного ответа.

ТОВАРИЩ ИЗ ВИКЖЕЛЯ. Сейчас выясню, спрошу у Стаммо, он здесь находится, подойдет к аппарату и продолжит мой разговор: сию минуту.

СТАММО. Дополнительно дана телеграмма, что забастовка должна начаться лишь по особому плану и каждый раз по особому распоряжению. С этим дополнением, таким образом, это не значит, что забастовка начнется сразу и всюду. Поняли?

ШЕХАНОВ. Текст дополнительной телеграммы должен исчерпывающим образом опровергнуть категоричность вашего указания на начало забастовки с 12 часов ночи сегодня. Ваша телеграмма еще не разослана, разрешите ее исправить и послать не с дополнением, а с исправлением. Текст исправления мы вам дадим, получив от вас план забастовки. Так как на дорогах положительно нет сильной охраны, то ваше постановление здесь...

СТАММО. Пожалуйста, исправьте. Я лично протестовал и говорил, что именно так и поймут, но остался в одиночестве. Товарищ Шеханов! Сообщите, пожалуйста, ваши соображения относительно того, как нужно начать забастовку? Мы думаем здесь, если уже придется выйти на этот путь, начать сегодня с остановки Петроградского узла, причем весь узел остановить, кроме телеграфа; завтра думали остановить Московский узел дорог, пропуская через него лишь воинские грузы; потом далее объявлять лишь забастовку тех дорог, в районе коих вспыхивает анархия.

ШЕХАНОВ. Оригинальный метод борьбы с анархией, история таких примеров не знала, но на то мы и русские, чтобы удивлять всех своими методами укрепления революции и спасения родины. В частности, ваше указание на пропуск только воинских грузов и поездов – пустой звук, ибо местность, находящаяся в состоянии анархии, будет – озлобленная – бить железнодорожников и забирать воинские грузы, если таковые попадутся под руку, а Викжель с высоты своего величия будет наблюдать результаты примирения своего метода.

СТАММО. Конечно, все связано. Движение нужно будет прекращать в последнем случае, я прошу вас обсудить детально этот вопрос. Во всяком случае, эта мера, диктуемая, конечно, только отчаянием, может в конечном результате сыграть лишь на руку анархии. При более спокойном и деловом обсуждении в стачечном комитете мы видим лишь настоятельную необходимость остановки Петроградского узла, дабы с одной стороны, предотвратить опасность для наших товарищей железнодорожников, какой они подверглись на Виндавском вокзале, и воздействовать на безумцев, которые подчас из-за личных инте-

ресов не желают остановиться на компромиссном решении. Я ставил вопрос так, чтобы передать все руководство забастовкой в Москву, но Викжель не согласился со мной и образовал здесь специальный стачечный комитет, которому вы и должны подчиняться. Тем не менее, входя в состав этого комитета, я нахожу невозможным принимать какие-либо меры, не посоветовавшись с Вами. Посему я и прошу сообщить все свои соображения; но распоряжения для единства действий должны уже исходить от нас вплоть до нашего ареста, когда руководство делом должно перейти к Вам.

ШЕХАНОВ. Я это вижу, но страх и отчаяние – отвратительные советчики. Право объявления забастовки в Московском узле предоставьте нам.

СТАММО. Жду ответа на заданные вопросы, сейчас ухожу от аппарата, ибо очень занят. Буду через некоторое время.

ШЕХАНОВ. Хорошо».

*Дополнительная депеша ВИКЖЕЛЯ
об отмене забастовки, 29.10.1917*

«Всей сети, Главным, районным и местным Комитетами, всем стачечным, всем начальствующим. Москва, Бюро Викжеля. В виду происходящего в настоящий момент по инициативе Викжеля совещания представителей враждующих сторон по вопросу примирения и образования нового Правительства, начало забастовки отсрочивается до особого объявления стачечного Комитета. Стачечные Комитеты остаются на местах в полной готовности. Всякое передвижение войск для участия во внутренней борьбе должно быть немедленно приостановлено всеми мерами. Стратегическое же передвижение войск и группировки для внешнего фронта ни в коем случае не должны прекращаться. Председатель Викжеля Малицкий, Центростач – Грунин, Антоневиц, Стаммо, Вомпе и Досев».

*Телеграмма Малицкого.
Петроград; от 01.11.1917*

«Всем главным, район. Мест. Всей сети, всем ДС, всем Н, копия Ц, Керенскому, всем комит. спасения родины и революции, всем совет. Рабочих и крестьянских солдатских депутатов. Москва. Викжель.

Подтверждая, что в происходящей гражданской войне железнодорожники обязаны сохранить самый строгий нейтралитет и не допустить передвижения враждующих между собой войск, Викжель постановил в случае угроз и насилий над железнодорожниками и в целях сохранения их жизни, признать за ж.д. право покидать места работ, каковое постановление передать дорожным комитетам для инструктирования ж.д. № 1170. Председатель Викжеля Малицкий.»

* * *

«Вне всякой очереди. Москва, Петроград, Харьков, Екатеринослав, Ц, всем Н, всем Главн. Район. Мест. Комитет., всем ДС, всем Ком. спас. родины и революции, всем советам раб., солд., крестьянск, депутатов, всем армейским ком. Только что получены Петроград. Телеграмм.

Первая – Петроградскому Комитету спасения революции и Викжель. Согласно предложения Комитета Спасения и всех демократических организаций, объединившихся вокруг него, мною приостановлены действия против повстанческих войск и послан представитель, комиссар при верховном Главнокомандующем Станкевич, для вступления в переговоры. Примите меры к прекращению возможности напрасного кровопролития. Керенский, Передал адъютант Штаба Верхглавка прапорщик Миллер».

«Вторая – Петроград. Ком. Спасения родины и революции. В ответ на вашу телеграмму об установлении немедленного перемирия верх. главнок. Не желая проливать братскую кровь, согласился на переговоры [для]... установления естественных отношений между войсками пра-

5.2.

Д.В.Поспеловский: «ВИКЖЕЛЬ против Ленина и большевиков. Собрание уполномоченных»

[...] Первой из профсоюзных организаций, всполошившихся по поводу незаконного захвата власти большевиками, оказался ВИКЖЕЛЬ (Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного профессионального союза), в составе руководства которого были сторонники буквально всех демократических партий России того времени, от кадетов до большевиков включительно. ВИКЖЕ-Лю сразу же удалось выпустить резолюцию о незаконности однопартийной диктатуры, требовавшую создать коалиционное социалистическое или демократическое правительство. Уже 29 октября, то есть через 4 дня после переворота, ВИКЖЕЛЬ выпустил манифест «Всем! Всем! Всем!» В котором, в частности, говорилось:

листы Лозовского, анархо-синдикалисты, максималисты. В другом – меньшевики разных толков между собой, как мы знаем, не соглашавшиеся и так далее»⁵.

Естественно, что абсолютное большинство на съезде большевистских депутатов обеспечило прохождение всех удобных большевикам резолюций и постановлений. В резолюции о профсоюзах, прошедшей большинством голосов (182 против 84) говорилось, в частности:

«Октябрьская революция, передавшая власть из рук буржуазии в руки рабочего класса и беднейшего крестьянства, создала совершенно новые условия для деятельности всех вообще рабочих организаций, в том числе и для профсоюзов. Политика рабочего и крестьянского правительства стала политикой социалистического переустройства общества. Центр тяжести работы профсоюзов в настоящий момент должен быть перенесен в область организационно-хозяйственную. Идея нейтральности профсоюзов – буржуазная идея»⁶.

Так на этом съезде была похоронена идея свободных профсоюзов. Они постепенно превращались из органа защиты рабочих интересов в то, что Ленин позднее назовет «приводным ремнем» от советского правительства к рабочим. Вполне логично, что из этой формулировки целей задач и смысла профсоюзов, в конце концов, родилась в последствии идея рабочей оппозиции, о которой мы будем говорить дальше. В самом деле, если профсоюзы – производственные организации, а не организации защиты трудящихся, то вполне естественной является передача им функций производства и управления. На этом и стояла рабочая оппозиция, разгромленная Лениным на 10 Съезде партии в 1921 году.

Но взглянем еще раз на то, что происходило в среде подлинных представителей рабочих, а не в думом псевдо профсоюзном представительстве. Тот же Гарви сообщает, что в противовес захваченным большевиками и поставленным на службу их партийной диктатуре Совдепом 29.06.1918, в Петрограде, собралось последнее Собрание уполномоченных от фабрик и заводов Петрограда. «Нас душит голод, нас мучит безработица, наши дети валяются с ног от недоедания, – читаем мы в принятой Собранием ре-

золюции. – Наша печать раздавлена, наши организации уничтожены. Свобода стачек упразднена, а когда мы поднимаем голос протеста, нас расстреливают и выбрасывают за ворота, как товарищей обуховцев».

Казалось бы, наступил момент для конфронтации. Как же большевики решили вопрос о присутствии рядом с большевистским подлинно рабочего движения? «До всеобщей стачки не дошло – пишет, отвечая на этот вопрос Гарви. – Движение было сорвано массовыми арестами руководителей этого Собрания уполномоченных в Москве и Петрограде». То есть решение было чисто большевистским – террор. И это при мягкотелости, трусости, внутренней разделенности и нерешительности, царивших в рядах интеллигентских революционных партий, то есть в рядах меньшевиков и эсеров, которые должны были бы явиться руководителями рабочих. Происходило настоящее физическое истребление рабочих руководителей и их организаций, и закабаление оставшихся – большевиками и пробольшевистскими профсоюзами.

Отдельные профсоюзы, правда, все еще оказывали новой власти сопротивление. Особенно характерны в связи с этим были союзы служащих, типографских работников и печатников. А 25.02.1919 в Москве состоялось делегатское собрание союза служащих, объединявшее свыше 70 тысяч членов. Только 1/3 делегатов на этом собрании была от коммунистов. Поняв это, последние покинули собрание, образовали свой собственный красный профсоюз, и с помощью ЧК, ревтрибунала, комячеек и ВЦСПС начали свою «специфическую» борьбу. Сразу было арестовано 7 членов президиума и правления союза служащих, а потом начались обычные уже аресты и увольнения отдельных неблагонадежных членов. В конце концов, дело дошло до привлечения к суду всего правления московского союза служащих за якобы мошенничество, которое выразалось в том, что в одной из газетных публикаций союз назвал себя единым. В результате, был собран новый съезд, коммунистический в своем большинстве, который отменил институт делегатских собраний и в замену его создал институт городских и губернских конференций

«В стране нет власти. Каждая из борющихся сторон стремится создать свою власть силой оружия. Идет братоубийственная война. И в то время, как внешний враг угрожает свободе народа, демократия решает свои, внутренние споры кровью и железом. Необходимо создать новое правительство, которое пользовалось бы доверием всей демократии и обладало бы моральной силой удерживать эту власть в своих руках до созыва Учредительного собрания. Такую власть можно создать только путем разумного соглашения всей демократии, но никоим образом силою оружия»¹.

Это подтверждают и октябрьские бюллетени ЦК партии большевиков, напечатанные в архивном отделе журнала «Пролетарская революция» №1, 1921: «В случае неисполнении требования создать коалиционное социалистическое правительство с представителями всех социалистических партий, от народных социалистов до большевиков включительно, — читаем мы в бюллетене №2 за октябрь 1917 года, — железнодорожный союз ВИКЖЕЛЬ угрожает всеобщей забастовкой»

Интересно отметить двойственный подход почти во всех акциях и действиях социалистов и профсоюзов. Одно дело — правые и совершенно другое — большевики. Во время т.н. Корниловского мятежа (не будем обсуждать сейчас вопрос о том, мятеж это был или что-то другое), когда выделенные Корниловым войска двигались с фронта на Петроград, союз железнодорожников объявил забастовку и остановил продвижение поездов, чем обеспечил победу большевиков в октябре 1917 года. Когда же большевики узурпировали власть, ВИКЖЕЛЬ только грозил объявлением забастовки и с большой готовностью шел на переговоры с ними. 29 октября, то есть в тот же день, к вечеру, когда был опубликован манифест «Всем! Всем! Всем!», в помещении ВИКЖЕЛЯ собрались представители враждующих сторон и нейтральных организаций: большевики, социал-демократы всех оттенков, левые эсеры, эсеры, представители ЦИКа (Центрального Исполнительного Комитета), Совнаркома, городской Думы, Совета крестьянских депутатов и Комитета спасения. Единст-

комитетов служащих или так называемых комслуж. Главной функцией комслужей и фабзавкомов было снабжение рабочих продовольствием, а предприятий – заказами, топливом и сырьем. По этой причине простыми рабочими и служащими набирались туда преимущественно коммунисты, которые, благодаря своим связям с властями, могли раздобыть больше благ для предприятий.

За полтора года после большевистского переворота были разогнаны также союзы служащих в Саратове, Череповце, Бугуруслане, Бузулуке, Баландине, Балашове, Рененбурге, Никольске и других городах. Так большевистское ВЦСПС с помощью ЧК, расколов и карточной системы распределения продовольствия захватывало отдельные профсоюзы, и к 20-му году окончательно уничтожило последние признаки и попытки профсоюзной независимости.

III Съезд профсоюзов, проходивший с 6 по 13 июня 1920 года, был уже чистой формальностью. На нем даже доклады и темы дня были производственно-хозяйственные, а не профсоюзные. Например, о целях и задачах хозяйственного строительства и так далее. В стране же продолжалась разруха и резко ухудшалась жизнь рабочих. У нас нет точных данных о стоимости жизни и доходах рабочих в годы гражданской войны, но сравнительные данные семейного бюджета русского рабочего за 10 лет, Петербург 1908 года – Петроград 1918 года, привести можно. Если в 1908 году, году безработицы, средняя русская семья в Петербурге тратила на пищу менее 49% заработка, то в мае 1918 года эта цифра возросла уже до 71%. При этом в 1918 году зарплата равнялась 462 номинальным рублям в месяц, а в 1908 – примерно 22–23 рублям. И, конечно, примерно на 1/3 сократились возможности покупки чего бы то ни было на эту зарплату. В целом это давало рост инфляции более чем в 30 раз, при повышении зарплаты только в 20 раз. В 1919–1920 годах стало еще хуже. А к 1921 году общее производство всей русской промышленности составляло всего лишь 20% довоенного уровня, то есть 20% уровня 1913 года. [...]»

(Поспеловский Д.В., «На путях к рабочему праву: Профсоюзы в России», Франкфурт-на-Майне, «Посев», 1987, с. 168–187)

венной партией, которая трезво смотрела на обстоятельства и не пошла ни на какие переговоры с большевиками, была партия правых социалистов, так называемые народные социалисты, среди руководителей которой был и историк Мельгунов. Среди требований, которые предъявил большевикам ВИКЖЕЛь, а с ним и согласительная комиссия из представителей центральных комитетов всех партий, а также ЦК союза железнодорожников, ЦИКа и представителей почтово-телеграфных служащих, было следующее: во-первых, переход всех полков от военно-революционного комитета большевиков в распоряжение городской Думы, во-вторых, разоружение рабочих и подчинение войск Керенскому, в-третьих, освобождение людей, арестованных военно-революционным комитетом, в-четвертых, роспуск военно-революционного комитета.

Впоследствии эти требования будут называться требованиями оборонцев в согласительной комиссии. Большевики, конечно, на эти условия не пошли. Левые эсеры, меньшевики-интернационалисты и меньшевики объединенных интернационалистов поддерживали большевиков. Тогда Центральный Комитет объединенных меньшевиков признал единственным выходом из создавшегося положения образование однородного министерства из всех социалистов, начиная от народных социалистов и кончая большевиками. Однако Центральный Исполнительный Комитет Съезда Советов, находившийся к этому моменту уже в руках большевиков, предложил компромиссное решение: чтобы в правительство вошли только представители тех социалистических партий из Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, которые признают завоевания Октября, то есть власть Советов (а на самом деле большевиков), декреты о земле, о мире, о рабочем контроле и вооружении рабочих. Иными словами, надлежало признать все ту же большевистскую власть.

Бюллетень ЦК РСДРП большевиков №6 о переговорах с ВИКЖЕЛем пишет следующее:

«Центральный исполнительный комитет Советов постановляет: продолжать переговоры о власти со всеми советскими партиями и настаивает на следующих усло-

виях соглашения: правительство ответственно перед ЦИК, и ЦИК расширяется до 150 человек. К этим 150 добавляется 75 делегатов от губернских и краевых Советов, 80 делегатов от войсковых частей и флота, 40 – от профсоюзов, 25 – от всероссийских профессиональных объединений, 10 от ВИКЖЕЛя, 5 – от почтово-телеграфных служащих и 50 социалистических делегатов от петроградской городской Думы. Дальнейшие условия: в правительстве не меньше половины мест должно быть предоставлено большевикам. Министерства труда, внутренних дел и иностранных дел должны быть предоставлены большевистской партии. Правительство ставит своей задачей систематическое вооружение рабочих по всей России. Настаивает на кандидатурах Ленина и Троцкого».

Резолюция принимается ЦК почти единогласно, только 6 было против и один воздержавшийся. Подкрепленный этой резолюцией ЦИК народный комиссар почты и телеграфа увольняет всех служащих, которые поддерживали позицию ВИКЖЕЛя и выступали против признания большевистской власти. Это было одно из первых проявлений красного террора против инакомыслящих. Например, в Иваново-Вознесенске после 5 часов ареста все бастовавшие почтово-телеграфные служащие дали подписку, что будут исправно выполнять свою работу.

О следующем шаге большевиков информирует нас бюллетень №7: «В ЦК большинством 34-х голосов против 24, – сообщается в нем, – принята резолюция Ленина и Троцкого против свободы печати». Протестуя против нее, наркомы Ногин, Рыков, Милютин, Теодорович, Рязанов и Дербышев сложили с себя полномочия. В своем заявлении они требовали образования коалиционного правительства из всех советских партий. Образование чисто большевистского правительства, по их словам, грозило вступлением на путь террора и отстранением от дел массовых пролетарских организаций. То есть мы видим, что даже среди высших большевистских деятелей значительная часть была за коалиционное социалистическое правительство, понимала лозунг «Вся власть – Советам!» именно как коалицию социалистических партий, а не как монополию большевиков.

Примечания:

1. *Мельгунов С.* «Как большевики захватили власть», Париж, 1953, с. 192.

2. Это – цитата из документа, подписанного народными комиссарами, в том числе Шляпниковым, приведенного Бухариным в сборнике «Архив революции 1917 года. Октябрьский переворот. Факты и документы». Сост. Попов, ред. Н.Рожков. Петроград, 1918, с. 183–184.

3. *Гарви П.А.* «Профсоюзы в России», Нью-Йорк, 1958, с. 31.

4. *Абрамович Р.* «О советской революции». «Социалистический вестник», №6, 1960, с. 109–122.

5. *Гарви П.А.* «От Февраля к Октябрю». «Пролетарская революция», №45, 1925, с. 33–35.

6. Там же, с. 36–38.

К этому же времени относится и документ, подписанный большевистским народным комиссаром труда, председателем профсоюза металлистов и будущим вождем рабочей оппозиции Шляпниковым. «Мы стоим на точке зрения необходимости образования социалистического правительства из всех советских партий, — сообщается в нем, — то есть большевиков, меньшевиков и эсеров. Мы считаем, что только образование такого правительства дало бы возможность закрепить плоды героической борьбы рабочего класса и революционной армии в октябрьско-ноябрьские дни. Мы полагаем, что вне этого есть только один путь — сохранение чисто большевистского правительства средствами политического террора. На этот путь вступил Совет народных комиссаров. Мы на него не можем и не хотим вступать. Мы видим, что это ведет к отстранению массовых пролетарских организации от руководства политической жизнью, к: установлению безответственного режима и к разгрому революции и страны. Нести ответственность за эту политику мы не можем и потому слагаем с себя перед ВЦИКОМ звание народных комиссаров»².

Как мы уже говорили, покинутые специалистами по профсоюзному делу из интеллигентов, не имеющие опыта самостоятельной работы, молодые профессиональные союзы рабочих в этот момент растерялись. Гарви в связи с этим пишет:

«Октябрьский переворот и политически взорвал хрупкий всероссийский центр профсоюзов, опиравшийся на слабо еще оформленные профсоюзы. Лозовский и Рязанов, в нарушение устава ВЦСПС и специального постановления исполкома, вошли в новый центральный исполком Совдепов от половины ВЦСПС. Лозовский столь же самолично и самочинно принял участие от имени ВЦСПС в совещаниях, устроенных по инициативе ВИКЖЕЛя для переговоров о создании правительства из представителей социалистических партий. 20 ноября (по старому стилю) была сделана попытка собрать пленум ВЦСПС, которая была сорвана большевиками, частью не явившимися, частью его покинувшими»³.

Викжелевские переговоры затягивались. ВИКЖЕЛЬ привлекал все больше симпатий рабочих. К нему стекались постановления рабочих, поддерживавшие требование коалиционного социалистического правительства. 13 ноября представитель армейских фронтовых комитетов Перекрестов заявил, что власть должна быть однородно социалистической, без большевиков. Но главное – немедленное соглашение. Затем в ВИКЖЕЛЬ стали стекаться рабочие делегации от профсоюзов города Петрограда с выражением поддержки его позиции.

Рабочие Обуховского завода требовали немедленного заключения соглашения в городской Думе, требовали не слов, а дела. «К черту ваших вождей, и Ленина, и Керенского, и Троцкого, – говорили они, – мы из-за них погибаем». Делегация Балтийского завода отправилась в военно-революционный комитет, требуя прекращения гражданской борьбы какими угодно средствами. На совещании при ВИКЖЕЛЕ 13 ноября фактически удалось договориться о составе правительства, в которое входили большевики, в числе других социалистических партий, но не были включены Ленин и Троцкий. Положение было до того острое, что Каменев и Рязанов, которые представляли в этой подкомиссии ВИКЖЕЛЯ большевиков, согласились на исключение Ленина и Троцкого из коалиционного социалистического правительства. На это Ленин отреагировал внутренним переворотом 14 ноября, о котором мы только знаем, что в этот день было принято постановление, запретившее свободу печати и вызвавшее протест в среде большевистского руководства.

Если верить члену ЦК А.Бубнову, то дело происходило таким образом. Бубнов обратил внимание Ленина на то, что Каменев согласился на исключение Ленина из состава будущего коалиционного правительства. Ленин набросал проект резолюции и стал вызывать к себе всех членов ЦК поодиночке, прелая им подписать ее. Когда большинство членов ЦК подписалось, Ленин предъявил эту резолюцию меньшинству, но уже как ультиматум, в котором он вкратце излагал серию неслыханных нарушений дисциплины, совершенных представителями мень-

шинства ЦК, и как главное – якобы саботирование линии большинства, подтвержденной в резолюции от 2 (15) ноября. После долгих прений и ряда выступлений представителей меньшинства, ЦК (а по существу Ленин) потребовал от меньшинства письменного ответа на вопрос, будет ли оно впредь, без всяких условий и отступлений подчиняться дисциплине партии. Если нет, то ЦК созывает съезд партии, который должен будет решить, какую линию принимает партия. Если съезд поддержит меньшинство, то ему и будет передана власть, если нет, меньшинству придется покинуть ряды партии.

Иначе говоря, Ленин опять шел на раскол внутри большевистской партии. Из членов ЦК подали в отставку с мотивированным заявлением Каменев, Зиновьев, Милютин, Рыков, Ногин, а из народных комиссаров, членов ВЦИКа – Рязанов, Ларин, Детышев, Теодорович, Арбузов, Юренев, Федоров, Шляпников. Они-то и выпустили уже известную нам резолюцию, предупреждавшую, что, отстаивая монополию большевистской партии и власти, Ленин ведет страну к террору и разгрому революции. Ленин же, совершив внутренний переворот в ЦК и в своей партии, расширил Совет народных комиссаров, включив в него 6 представителей левых эсеров, преподнеся это как доказательство соглашения с ВИКЖЕЛем. Справедливо ради нужно сказать, что ВИКЖЕЛЬ требовал широкого представительства всех социалистов в Совнаркоме, а не во ВЦИКе. Затем Ленин предпринял меры для ликвидации ВИКЖЕЛЯ путем создания параллельной конференции железнодорожных рабочих, назначенной на 19 декабря (1 января по новому стилю) 1918 года. Конференция дала неожиданные результаты. Большинство оказалось против Ленина. Предложение выбрать его почетным председателем конференции, большинством голосов было отвергнуто. Все попытки включить созданную большевиками неофициальную Конференцию во всеобщую конвенцию ВИКЖЕЛЯ также не увенчались успехом. 273 головами против 261 Конференция проголосовала за созыв Учредительного Собрания, после чего большевистское меньшинство решением народного комиссара путей сооб

щения Елизарова объявило Конференцию распушенной, и вместо этого утвердило в качестве официальных и законных представителей профсоюза железнодорожников коалицию, состоявшую из большевиков, левых эсеров и нескольких меньшевиков-интернационалистов. Сам Союз был переименован из ВИКЖЕЛя в ВИКЖЕДО (Всесоюзный исполнительный комитет железнодорожников). Социалисты, не поддерживавшие большевиков, из него были исключены.

Такая техника раскола профсоюзов путем создания параллельных большевистских групп, а потом передачи этим группам полномочий как бы всего профсоюза, стала эталоном для действий большевиков на следующие годы. Некоторые союзы, в частности, союз печатников в какой-то степени, сохранились до 1920 года, но в основном, профсоюзное движение, как свободное и добровольное, фактически было ликвидировано в эти первые месяцы прихода Ленина к власти и объявления им диктатуры пролетариата⁴.

На захват профсоюзов большевиками рабочие ответили попыткой создания параллельных организаций. Покинутые интеллигенцией рабочие пытались создать свою собственную новую организацию. В Петрограде она называлась: Собрание уполномоченных от фабрик и заводов. В начале 1918 года Собрание стало выпускать по субботам и воскресеньям свою газету, сначала в Петрограде, а затем и в Москве. В Петрограде она называлась «Вечер Петрограда» и «Утро Петрограда», в Москве – «Вечер Москвы» и «Утро Москвы». Инициативная группа Собрания сложилась в январе 1918 года, а само Собрание – в марте.

О том, какая это была организация, на каких позициях стояла и какие настроения отражала, хорошее представление дает опубликованная в журнале «Континент» №2 брошюра из личной библиотеки Александра Исаевича Солженицына. Это – брошюра – отчет (от 18.03.1918) о Чрезвычайном Собрании уполномоченных фабрик и заводов города Петрограда, состоявшемся с 13 по 15 марта 1918 года, в которой приведены отрывки из выступлений рабочих представители от разных заводов, а также текст

принятой резолюции. Вот что, в частности, говорится в отчете о первом заседании 13 марта:

«Профессиональные союзы разрушены, занимаются организацией хозяйства, а не защитой интересов рабочего класса. Советы сделались судейскими палатами, акцизными учреждениями, полицейскими участками и прочим. Эти органы теряют право говорить от имени рабочих. Нам необходимо принять меры к восстановлению и возрождению наших организаций».

И далее:

«Собрание констатировало, что деятельность существующих рабочих организаций извращена. Профессиональные союзы... в качестве органов защиты интересов рабочего класса теряют значение. Заводские, комитеты заняты захватом предприятий. Работа кооперативов встречается внешние препятствия. Что касается Советов депутатов, то они превратились в органы правительственной власти и потеряли характер классового представительства пролетариата. Рабочие остались без органов защиты».

Брошюра-отчет не только хорошо передает настроение рабочих в те дни, являясь как бы оперативным репортажем с места событий, но и много говорит о провокационной деятельности большевиков и о борьбе с ними рабочих. В каждом выступлении с мест — разочарование, боль, стремление бороться. Вот представитель Трубочного завода сообщает, что заводской комитет, захваченный большевиками, ведет себя по отношению к рабочим возмутительно, грозит пулеметами и прочим. Представитель завода Нобеля, со своей стороны, добавляет: «Рабочие постановили — работ не производить и металла с завода не выпускать. Когда был поднят вопрос на заводе о перевыборах в заводской комитет, большевики обратились в районный Совет; а те — в Смольный. Оттуда приказ — перевыборов не допускать». И заключает свой отчет следующими словами: «В прошлом году рабочие кричал — «Долой Николая!», а теперь рабочие кричат — «Долой большевиков!» Представитель завода Речкина сообщает: «На заводе перелом в настроении рабочих. Но выборы на совещании не

удалось произвести до сегодняшнего дня, из-за апатии рабочих». Другой представитель завода Речкина, товарищ Жучко, говорит: «Недавно рабочие доехали за получкой. Им ответили: «Обратитесь в учредилку, вы ведь за нее голосовали, пусть она вам и платит». Представитель от Балтийского завода Измайлов идет дальше и так оценивает обстановку: «До сих пор большевики играли доминирующую роль на заводе. В шрапнельной и других мастерских работали учетчики, которые относились к заводу, как к тюрьме. Эти люди цеплялись за лозунг «Долой войну!» и потому были большевиками, а теперь война кончилась, и они разбегаются с заводов. А население, кадровые рабочие, не были, в сущности, большевиками».

Очень интересное, характерное признание, говорящее о том, что кадровые рабочие большевиками никогда не были. Большевиками, как мы уже говорили, в лучшем случае, были распропагандированные вчерашние крестьяне, толпы люмпен-пролетариата, неквалифицированные разнорабочие. Тот же Измайлов далее сообщает: «Недавно мы предприняли анкету «Кто за Совет народных комиссаров?», «Кто за общий и единый революционный фронт?» За Совет комиссаров, то есть за большевиков, высказалось 113 человек. За объединение демократии, то есть коалиционное правительство – 1899». Значит, сторонников большевиков на одном из самых больших и старых заводов России – Балтийском – оказалось меньше 10%. Тем не менее из выступления же Измайлова мы знаем, что «Исполнительный комитет на заводе остался пока большевистским».

Представитель от паровозных мастерских Николаевской железной дороги Баранов обрисовывает обстановку в следующих словах: «Рабочие сильно волнуются при известии об эвакуации правительства, – говорит он в связи с наступлением немцев и вестями о переводе правительства из Петрограда в Москву. – Политическое настроение резко изменилось. Большевиков бойкотируют, о социалистической революции больше не говорят. День 12 марта (н.с.) называли не годовщиной, а кончиной революции». Его поддерживает представитель Путиловского за-

вода, который говорит о фарсе национализации: «Власти говорят, что, национализировав завод, они сделали его собственностью рабочих, но на самом деле, – говорит представитель Путиловского завода, – рабочие тут ни при чем. Правительственное правление назначено сверху Шляпниковым. Авторитета в глазах масс оно не имеет». В сообщении Смирнова, представлявшего Центральный Совет печатников, высказывается даже волнение по поводу того, что большевики так дискредитировали идею социализма, что среди рабочих наблюдается резкое поправление. «В районах, где было сильно влияние большевизма, – говорит он, – рабочие теперь бросаются с левого на правый фланг. Надо выяснить и указать рабочим путь не правый и не левый, а соответствующий их интересам». Далее он с тревогой говорит о том, что это шараханье может вызвать приход к власти правых и буржуазии.

Такого рода заявления, конечно, не случайны. Это – результат многолетней пропаганды революционных партий, в том числе тех же меньшевиков. Несмотря на большевистский переворот, главную опасность рабочие видят не слева, а все еще справа. И это трагично, именно в этом сказалась прежде всего беспомощность рабочего класса и даже крестьянства в период Гражданской войны. Ни те, ни другие не встали на сторону, тех, кто действительно боролся с большевизмом. В глазах рабочих и крестьян эти элементы относились к буржуазно-помещичьему классу – врагу номер один. Затуманенные пропагандой, рабочие все-таки не видели всей глубины опасности со стороны большевиков. Это подтверждает в своих мемуарах и Гарви, когда он говорит, что главная причина нетвердости меньшевиков в их действиях против большевиков – уверенность меньшевиков в недолговечности большевистской власти. Этот успокоительный миф в отношении, левого фланга и был, пожалуй, главной причиной того, что большевикам удалось не только сохранить, но и укрепить свою власть.

Однако следует указать, что не все на Собрании уполномоченных придерживались этого мифа. Например, представитель аптекарских служащих подчеркивает, что

критика власти не есть еще борьба за власть, и к власти, по его мнению, стремятся пока только большевики. Очень ценное для того времени замечание. Миф об опасности справа был всегда для большевиков спасением, и они умело этим пользовались. Кроме того, только большевики стремились по-настоящему к захвату власти. Остальные же партии были растеряны и психологически не готовы к борьбе.

Представители печатников обращают внимание на необходимость восстановления свободы печати, так как считают, что это есть одна из первых гарантий свободы и самосохранения для рабочих. Собрание принимает следующую резолюцию:

«С самого октябрьского переворота большевики поставили одной из важнейших задач – борьбу со свободным словом. Все газеты, критиковавшие их деятельность, были объявлены контрреволюционными, конфисковывались и закрывались. Правительство, именуя себя рабоче-крестьянским, боится свободного слова и особенно охотно душит именно социалистические газеты, те самые, которые читают рабочие и крестьяне. Никогда еще не был так задушен голос всей частной, независимой печати, как в эти страшные дни. Как царское правительство особенно стало бояться правды во время войны, так особенно боятся правды народные комиссары теперь, когда их безумная и преступная политика отдала Россию во власть завоевателя».

Речь идет, конечно, о Брест-Литовском мире, о предательстве большевиков.

О прямом терроре, применяемом большевиками и их вооруженными частями по отношению к собраниям рабочих, сообщают представители разных заводов и заводских рабочих организаций. Например, представитель патронного завода Смирнов говорит:

«Выборгский район всегда считался красным районом. Рабочая масса всегда дружно откликалась, когда ей предлагали какое-нибудь дело. Теперь же рабочее население терроризировано красной гвардией. Не так давно на нашем заводе был такой случай. Обсуждался на общезаводском

собрании вопрос об эвакуации. Рабочий Кузьмин в своей речи употребил по адресу красной гвардии слово «зараза». Через несколько минут вооруженные красногвардейцы ворвались в помещение завода, щелкая затворами винтовок, грозя штыками, произвели панику в собрании, на котором было много женщин, бросились на Кузьмина, ранили его штыком и поволокли в штаб красной гвардии. В заключение Смирнов говорит: «Под влиянием обстоятельств, о которых все здесь говорили, рабочие, правают».

Уполномоченный от трубочного завода Зотов сообщает о том, что произошло там, на одном из собраний рабочих:

«По окончании первого отчета, — говорит он, — мы стали докладывать собранию о первом заседании Собрания уполномоченных. Когда прочитана была предложенная Собранием уполномоченных Декларация, начальник красной гвардии выхватил Декларацию из рук читавшего и стал допытываться, кто он и из какой мастерской. Возмущенные рабочие бросились на начальника. Чтобы спасти его от возможных насилий, оратор потащил его на трибуну. Оказавшись в безопасности, начальник стал звать красную гвардию с пулеметами. Рабочие бросились разбивать стекла. Красногвардейцы прибежали с винтовками и решили арестовать президиум. Президиум не арестовали все же, но оратора повели в штаб гвардии, где ему грозили расстрелом. Из штаба ему удалось бежать».

Говорилось на этом Чрезвычайном собрании и о том, как большевики добиваются командных постов в фабзавкоммах и в руководстве Профсоюзов. В частности, некий Крохов от Обуховского завода рассказал следующее: «Заводской комитет был у нас всегда эсеровский, но большевики фальсифицировали выборы, и теперь они в комитете в большинстве. Уже 4 месяца назад вынесли недоверие заводскому комитету, но это не помогает, они смеются, когда им выносят недоверие. Разогнали на заводе все организации. Были у нас разные комиссии, для разных целей созданные. Была демобилизационная комиссия и другие. Большевики все разрушили».

«Заводские комитеты, — сказал уполномоченный Богданов от другого завода, — стали несменяемыми и опира-

ются на пулеметы. Профессиональные союзы стали органами, зависимыми от власти. Когда пройдет социалистический мираж, начнут наступать предприниматели, а рабочие встретят их безоружными»

Заседания уполномоченных фабрик и заводов Петрограда происходили накануне III Съезда Советов. Поэтому в Декларации, принятой уполномоченными, много говорится об отношении к Советам. Вот, вкратце, текст этой Декларации:

«25.10.1917 большевистская партия в союзе с партией левых эсеров, и опираясь на вооруженных солдат и матросов, свергла Временное правительство и захватила власть в свои руки. Мы, петроградские рабочие, в большинстве своем приняли этот переворот, совершенный от нашего имени и без нашего ведома и участия, совершенный накануне II Съезда Советов, которому предстояло сказать свое слово по вопросу о власти. Более того, рабочие оказали поддержку новой власти, объявившей себя правительством рабочих и крестьян, обещавшей творить нашу волю и блюсти наши интересы. На службу ей встали все наши организации. За нее была пролита кровь наших сыновей и братьев. Мы терпеливо переносили нужду и голод. Нашим именем расправлялись со всеми, на кого новая власть указывала, как на своих врагов. И мы мирились с урезыванием нашей свободы и наших прав во имя надежды на данные ею обещания. Но прошло уже 4 месяца, и мы видим нашу веру жестоко посрамленной, наши надежды грубо растоптанными. Новая власть называет себя Советской, рабочей и крестьянской, а на деле важнейшие вопросы государственной жизни решаются помимо Советов. ВЦИК вовсе не собирается или собирается за тем, чтобы безмолвно одобрить шаги, самодержавно предпринятые без него народными комиссарами. Советы, не согласные с политикой правительства, бесцеремонно разгоняются вооруженной силой. И всюду голос рабочих и крестьян подавляется голосом делегатов, якобы представляющих 10-миллионную армию, дезорганизованную большевистской политикой, существующую только на бумаге, частью демобилизованную, частью самовольно

обнажившую фронт и разбежавшуюся по домам. На деле всякая попытка рабочих выразить свою волю в Советах путем перевыборов пресекается. И не раз уже петроградские рабочие слышали из уст представителей новой власти угрозы пулеметами, испытали расстрелы своих собраний и своих манифестаций. Нам обещали немедленный мир, демократический мир, заключенный народами через головы своих правительств, а на деле нам дали постыдную капитуляцию перед германскими империалистами. Нам дали мир, при котором мы не знаем даже точных границ своего рабства, потому что большевистская власть, столько кричавшая против тайной дипломатии, сама практикует худший сорт дипломатической тайны и уже покидает Петроград и до сих пор не сообщает полного и точного текста всех условий мира, самовольно распоряжаясь судьбами народа, государства и революции. Нам обещали хлеб, а на деле дали небывалый голод. Нам дали гражданскую войну, опустошившую страну и вконец разоряющую ее хозяйство. Под видом социализма нам дали окончательное разрушение промышленности и расстройство финансов. Нам дали расхищение народного достояния и накопленных капиталов людьми с ненасытным аппетитом. Нам дали царство взяточничества и спекуляции, принявших неслыханные размеры. Нас поставили перед ужасом медленной безработицы, лишив нас всяких способов действительной борьбы с ней. Профессиональные союзы разрушены. Заводские комитеты не могут нас защищать. Городская Дума разогнана. Кооперативам ставят помехи. Нам обещали свободу. А что мы видим на деле? Где свобода слова, собраний, союзов, печати, мирных манифестаций? Все растоптано полицейскими каблуками, все раздавлено вооруженной рукой. Мы дошли до позора бессудных расстрелов, до кровавого ужаса смертных казней, совершаемых людьми, которые являются одновременно и доносчиками, и сыщиками, и провокаторами, и следователями, и обвинителями, и судьями, и палачами. Мы, рабочие петроградских фабрик и заводов, требуем от Съезда, во-первых, отказа утвердить кабальный, предательский мир, во-вторых, постановления об отстав-

ке Совета народных комиссаров, в-третьих, немедленного созыва Учредительного Собрания и передачи ему всей власти для прекращения Гражданской войны, воссоздания единства свободных народов России, организации промышленности, сельского хозяйства, транспорта и продовольствия, собирания сил для отпора вторжению насильников и заключения мира на основах, ограждающих интересы революционной России».

Таковы были подлинные настроения рабочих через 4 месяца существования Советской власти. Неудивительно поэтому, что в 1919 году Зиновьев скажет о том, что 99% рабочих России настроены по отношению к большевистской власти отрицательно.

В свете только что сказанного несколько странно звучит утверждение Гарви о том, что расстановка сил на I Всероссийском съезде профсоюзов, собравшемся в Петрограде с 7 по 14.01.1918, отражала поведение рабочих кругов. Действительно, из 416 делегатов на этом съезде 273 были большевиками, но из сообщений уполномоченных петроградских рабочих мы знаем, как достигалось такое псевдо-представительство, – путем запрета перевыборов в месткомы и прочими манипуляциями. Меншевистское представительство на этом Съезде, состоявшее из 66 человек, как признает Гарви, было разделено глубокими внутренними разногласиями. Часть меньшевистского центра во главе с Даном и интернационалистским крылом, руководимым Мартовым, отрицательно относясь к захвату власти большевиками, в тоже время считала необходимым пойти на соглашение с ними. Другая часть бывшего центра в которой находился ряд видных деятелей профдвижения, в том числе и Гарви, по пути соглашения с захватчиками власти идти отказалась.

Всероссийский съезд профсоюзов собрался на другой день после расстрела 5(18) января безоружной демонстрации рабочих и служащих, начертавших на своих знаменах «Вся власть – Учредительному Собранию!» «Съезд, – пишет Гарви, – заседал под впечатлением только что состоявшегося разгрома Учредительного Собрания. Образовалось два фронта. В одном сторонники октября – большевики, левые эсеры, социал-демократы интернациона-

«[...] После победы октябрьского вооруженного восстания подавляющее большинство профсоюзов России с удовлетворением приветствовало декреты Второго Всероссийского съезда Советов и выразило поддержку советскому правительству. Профсоюзы Петрограда, Москвы, Самары, Томска и многих других городов России писали в адрес Совета Народных Комиссаров, что «... мы, рабочие, объединенные в профессиональные союзы, всецело поддерживаем Советы рабочих и солдатских депутатов».

Вместе с тем ряд профсоюзов, руководимых представителями правых партий, крайне настороженно встретил приход к власти большевиков, и открыто выступил против советской власти. Это были профсоюзы банковских служащих, служащих лечебно-санаторного, аптечного, ветеринарного дела и некоторые другие.

Враждебно отнесся к власти большевиков и Викжель. Он сначала не придавал особого значения октябрьскому перевороту. И более того, победа Октября рассматривалась им как «мимолетный эпизод».

На другой же день Викжель уяснил обстановку как серьезную и выказал свое отрицательное отношение к пере-

ходу власти к Советам. Он принимает ряд мер против распространения власти советов на железных дорогах.

Телеграммой 26 октября Викжель недвусмысленно призывает железнодорожников на путь саботажа Советской власти, предлагая не исполнять на дорогах ничьих распоряжений, кроме исходящих от Викжеля.

Поздно вечером 25 октября Всероссийский съезд Советов обращается с воззванием к железнодорожникам России.

Это воззвание было встречено викжельцами «в штты-ки». В здании министерства путей сообщения на Фонтанке они в экстренном порядке проводят заседание по вопросу «О происшедшем перевороте в стране». На заседании они дали возможность выступить назначенному Ревкомом Наркому путей сообщения Бубнову. После выступления его удаляют, объясняя это необходимостью проведения «свободного обмена мнениями между собой». Итогом этого «свободного обмена мнениями» явилось решение Викжеля о непризнании полномочий назначенного Наркома путей сообщения и передачи всей полноты власти на железнодорожном транспорте в руки Викжеля. И далее в решении говорилось, что Викжель отрицательно относится к захвату власти партией большевиков и обязывает все ведомства путей сообщения на местах строго исполнять исходящие от него распоряжения.

Однако, видя, что на стороне большевиков стоят все рабочие крупнейших заводов Петрограда и Москвы, а армейские части в полной боевой готовности ожидают распоряжений Съезда Советов, Викжель, напуганный размахом революционного движения среди железнодорожных масс, и, более того, все возрастающим требованием об аресте членов Викжеля, заявляет в спешном порядке о своем, так называемом «классическом нейтралитете». Этот документ, подписанный верхушкой Викжеля 27.10.1917, гласил о неподдержке союзом ни Временного правительства, ни Советов большевиков.

Необходимо отметить, что в российском профсоюзном движении не было единства в отношении к Октябрьской революции. Дело в том, что в руководящих органах проф-

союзов находились представители разных политических партий. Под их влиянием профсоюзы нередко оказывались инициатором достижения компромисса между ними. Эта политика получила наименование «викжеляние». В составе исполкома Викжеля был представлен практически весь спектр политических партий России: 14 социалистов-революционеров, включая около половины левых эссеров, 7 социал-демократов-меньшевиков, 3 народных специалиста, 2 большевика, 2 межрайонца и 11 беспартийных, из которых многие были в действительности кадетами.

Не отдавая отчета своим действиям в сложившейся обстановке, Викжель высказывается за создание правомочного органа – так называемого «Народного совета». Грозя всеобщей забастовкой, он принимает решение о созыве совещания представителей всех партий. Совещание началось вечером 29 октября. Помимо посланцев политических партий в работе этого совещания участвовали руководители ВЦСПС, Петроградского совета профсоюзов и профсоюзов других отраслей. На совещании представитель Викжеля Малицкий оглашает декларацию, в которой выдвигалась идея «однородного социалистического правительства» как реальная альтернатива углублению гражданской войны. Эта идея была поддержана многими массовыми пролетарскими организациями. На совещании предлагались и другие варианты. Например, предлагалась к принятию резолюция «Об организации власти», в которой содержалось требование о заключении немедленного соглашения между всеми участниками переговоров. Тем не менее, созданное Викжелем совещание к достижению желаемого результата не привело.

На этом совещании Викжель огласил подготовленный ультиматум. Суть его сводилась к тому, что если в ночь с 29 по 30 октября боевые действия в Москве и Петрограде не будут прекращены, то железнодорожный транспорт встанет.

Ультиматум был явно на руку Временному правительству, доживавшему последние часы своего существования.

Со всех концов в Москву и Петроград полетели телеграммы с решениями рабочих митингов и собраний, гневно выражающих свой протест против ультиматума и позиции Викжеля. Лидеры Викжеля поняли, что планируемая ими забастовка может привести к полному разрыву с основной массой железнодорожников, и поэтому не дали сигнала к забастовке. Позиция Викжеля о проведении забастовки в целях якобы прекращения кровопролития и достижения перемирия между враждующими сторонами потерпела полный крах.

Видя бесперспективность своего дальнейшего положения, и потеряв у железнодорожников всякий авторитет, Викжель с целью реабилитации себя в глазах рабочих и получения у них поддержки, делает попытку созыва в середине ноября 1917 года совещания Главных дорожных комитетов Европейской части России. Однако Викжелю это совещание не помогло. И тогда принимается решение об ускоренном созыве Чрезвычайного Всероссийского железнодорожного съезда.

В это период высокую активность и организованность проявляет профсоюз мастеровых и рабочих. Недовольные действиями Викжеля и его нейтралитетом, Петроградские мастеровые и рабочие созывают свой съезд. Его открытие состоялось 12 декабря, а 18 декабря открывается викжелевский Чрезвычайный съезд с участием 700 делегатов. Позиции обоих съездов были прямо противоположными: съезд мастеровых – за признание власти советов, съезд Викжеля – за созыв Учредительного собрания.

Съезд Викжеля в большинстве представляли правые эсеры. Их выступления всячески подрывали основы молодой советской власти. Бой на Викжелевском съезде главным образом приняли на себя представители большевистской партии Зиновьев и Володарский. В конце прений на съезде выступил один из главных эсеровский идеологов Чернов, который с пафосом высказал заветную мысль правых о том, что железнодорожники имеют в своих руках такую силу, которая заставит Советскую власть передать все права Учредительному собранию.

Съезд мастеровых и рабочих делегировал на викже-левский съезд 78 своих представителей. Их усилиями была внесена на голосование резолюция о признании Советской власти. Однако в результате поименного голосования была принята резолюция об установлении Учредительного собрания. Тогда левая (большевистская) часть съезда дружно, со знаменем съезда мастеровых и рабочих и пением «Дружно, товарищи, в ногу» покинула съезд и влилась в состав съезда мастеровых и рабочих, который объявил себя Чрезвычайным съездом.

Работа чрезвычайного Всероссийского съезда железнодорожных рабочих и мастеровых проходила в основном под влиянием тех революционных сил на железнодорожном транспорте, которые организовали и сплотили вокруг себя министр путей сообщения Елизаров М.Т. и другие большевики, пришедшие в Наркомпуть. Советская власть боролась за усиление своего влияния в среде железнодорожников. Она шла по пути улучшения их материального положения. Выступая 13 декабря на Чрезвычайном съезде железнодорожников, нарком Елизаров подчеркнул, что вопрос «о прибавках железнодорожникам решен положительно. Совнарком, принимая во внимание тяжелое положение железнодорожников, решил выдавать авансы, причем низшим категориям служащих в больших размерах, чем высшим».

В тот же день Совнарком принял решение об ассигновании Наркомпути 18600 рублей для выплаты жалования работникам наркомата, а также 30 тысяч рублей на суточные делегатам Чрезвычайного Всероссийского съезда железнодорожных рабочих и мастеровых.

Всероссийский Чрезвычайный железнодорожный съезд рабочих и мастеровых избрал Всероссийский исполнительный комитет – Викжедор во главе с его председателем А.Жук.

Для управления ведомством путей сообщения съезд рабочих и мастеровых избрал коллегия из 7 членов Союза в составе: А.Г.Рогов (комиссар), В.И.Невский, В.А.Жегомунд, М.Я.Радозубов, А.Л.Малицкий, Д.И.Аликрит-

ский, П.Н.Кирсанов. Этот съезд принял к исполнению декреты Советской власти, разработал новый тариф заработной платы железнодорожников. Принял Положение об управлении железными дорогами. Начав победное шествие после февральской буржуазно- демократической революции, Викжель, спустя 4 месяца, завершил свою деятельность уже после свершения Октябрьской социалистической революции.

В исторических документах приводятся разные оценки деятельности Викжеля. Среди них немало отрицательных. Одна из них, к примеру, была дана позднее, в приветствие ВЦСПС Первому Всероссийскому съезду железнодорожных профессиональных союзов (февраль 1919 года), в которой говорилось, что «апрельская (1917 года) конференция железнодорожников показала, что они (железнодорожники) становятся на правительственный путь, поскольку стремились создать орган профессионально-политический и административно-технический. Это стремление железнодорожников к управлению дорогами вылилось в форму создания Викжеля, который должен был обслуживать не только интересы железнодорожников, но и интересы железных дорог. Викжель не был профессиональным союзом, он был железнодорожным Парламентом, выбранным неорганизованной железнодорожной массой. Это не был орган профессионально-организованных рабочих, а орган на три четверти политический с профессиональными функциями, орган, покоившийся на аморфной массе. Викжель в процессе развития революции не мог не разложиться, ибо он хотел соединить несоединимое и создать новый тип профессиональных союзов, которых в природе не существует».

И все же, несмотря на свою короткую жизнь, Викжель вписал в историю железнодорожного профсоюзного движения одну из ярких страниц, повествующую о силе профсоюзов, с которой не могла не считаться власть».

(«Этапы...», ук.произв., с. 39-42)

6.

Левая оппозиция в ВЖС о работе II Чрезвычайного Всероссийского железнодорожного съезда (19.12.1917 – 04.01.1918) и Чрезвычайного Всероссийского съезда железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих (05–30.01.1918)

«Товарищи железнодорожники!

К Вам за моральной и активной поддержкой обращается левая часть Чрезвычайного Всероссийского Железнодорожного Съезда, объявившая себя после раскола по вопросам текущего момента единственно правомочным Чрезвычайным Всероссийским Железнодорожным Съездом.

Раскол произошел в ночь с 4-го на 5-ое января, о чем была подана телеграмма информационного характера по всем Российским железным дорогам, текст которой приведен ниже.

Поводом к расколу, главным образом, послужили взгляды совершенно различные и непримиримые: на Учредительное собрание, Советы и Советскую Власть. В то время как правая часть упорно и безоговорочно стояла на позиции «Вся власть Учредительному Собранию» и в этих лозунгах слились все ее элементы от беспартийных до объединенных социал-демократов интернационалистов включительно, оставляя Советам роль «тяжелой артиллерии» для защиты Учредительного Собрания, левая часть в лице: большевиков, левых с.-р. и левых с.-д. интернационалистов (отколовшихся от объединенных социал-демократов интернационалистов) заняла другую позицию с лозунгом: «Вся власть Советам» и требованием от Учредительного Собрания признания завоевания октябрьской рабочей, солдатской и крестьянской революции и гарантий закреплений этих завоеваний. Только с таким Учредительным Собранием мы считали возможной совместную работу Советов и Советского Правительства, как залог неуклонного шествия к закреплению основ социализма.

Товарищи! В целом ряд дискуссий на нашем съезде социалисты правого крыла устами видных лидеров Чернова, Церетелли, Авилова признали, что принцип коалиции с буржуазией изжит, а между тем, когда заходила речь об исключительном значении и роли Советов, сбросивших оковы коалиционного Правительства, сейчас же поднималась антагонистическая травля на действия Советской власти, бичующая критика декретов и искусственно сотканная ткань нелепых подозрений, наветов на мирные переговоры, ведомые Русской делегацией в Брест-Литовске. Результаты этих переговоров Вы теперь наблюдаете по волнениям в Испании, Италии, Германии, Англии и баррикадам в Вене, что отмечает даже наша буржуазная пресса и только слепцы из Новой Жизни, Нового Луча, Дело Народа еще не прозрели. Третий Съезд Советов рабочих депутатов в Петрограде, куда вошли все левые депутаты Учредительного Собрания в количестве 153, нашел действия Центрального Исполнительного Комитета и Советской власти отвечающими интересам и задачам революционного пролетариата и трудового крестьянства и санкционировал роспуск Учредительного Собрания, как органа, объединившего, благодаря несовершенству и дефектам избирательной компании, — мелко-буржуазные, оппозиционные элементы страны, кои, под лозунгом «вся власть Учредительному Собранию», безусловно повели бы подкуп под самые основы Советов и Советской власти и растворили бы в себе голоса соглашателей социалистов. Это обнаружилось с первых шагов по открытии Учредительного Собрания во взглядах на ведение мирных переговоров, форму государственного управления и т.д.

В то время как Советы всюду, с углублением революции, выкристаллизовались, давши истинных защитников классовых интересов, стойких борцов за социализм, — Учредительное Собрание вмещало в себе: социалистов по наименованию, утративших целым рядом соглашательств, боязнью размаха революции истинно революционные задачи и идеалы, и параллельно с ними кучку представителей буржуазии, питавшей вождедения на блок с соглашателями. Нельзя обойти молчанием того

факта, что октябрьская революция рабочих и крестьян явилась сигналом к революционному пожару во всей Европе и пламя этого пожара разгорается. Подтверждением этого служат читаемые всеми Вами сообщения на 3-м Съезде Советов представителей социалистических партий за границы.

Тяжелы испытания Советской власти в борьбе за закрепление завоеваний октябрьской революции: буржуазная интеллигенция, чиновничество Министерства Путей Сообщения, банковские служащие держатся политики явного саботажа, не стесняясь прибегать к подачкам из бездонных кошельков буржуазии.

Буржуазия изопряется на провоцирование Советской власти, прибегая к ловкой авантюристской игре на «безденежье», приписывая таковое системе «национализации банков» и проливает крокодиловы слезы перед рабочими накануне уплат заработной платы. Генеральный секретариат Рады вел политику заигрывания с французскими империалистами и пытался увлечь на путь деморализации ряды Украинского пролетариата и трудового крестьянства Украины.

Каледин, Дутов и Алексеев недвусмысленно вели и ведут политику восстановления буржуазного государства.

Все это усугубляет продовольственный кризис, расстраивает окончательно экономический государственный аппарат и ведет к катастрофе железнодорожное хозяйство и транспорт. Взорванные мосты, разобранные пути отрезают север от Донецкого угольного района и хлеботородных губерний, кои могли бы улучшать дело продовольствия голодающей армии и Петрограда.

Весь натиск контрреволюционных банд, все печальное и тяжелое наследие пришлось принять и выдерживать Советскому Правительству, при травле его социалистами-соглашателями, которые, на призыв к тесному сотрудничеству в первые дни октябрьской революции, ответили отказом и заняли позицию критикующих зрителей.

Не нам, железнодорожникам, впервые показавшим всему миру в конце сентября 1905 года здесь же в Петрограде нашу революционную мощь, когда «Совещание по

пересмотру пенсионных касс» превратилось в первый делегатский Съезд представителей железных дорог, а этот последний стал исходным пунктом революции, в результате которой 13-го октября возник «Петербургский Совет Рабочих Депутатов», ставший в центре развернувшейся революции, вырвавшей тогда у растерянного самодержавного Правительства пресловутый манифест 17-го октября – не нам бросать палки в колеса мощной творческой работе Советов.

Центральный Исполнительный Комитет Советов всецело одобрил позицию, которую заняли мы в вопросах текущего момента и выявили в нашей резолюции.

Всероссийский Съезд Профессиональных Союзов, собравшийся в Петрограде на днях, высказался также безоговорочно за Советскую Власть.

Совершенно противоположную позицию заняло правое крыло железнодорожного Съезда, пытающееся теперь путем извращения истины в своих воззваниях взвалить всю ответственность за раскол на Чрезвычайном Всероссийском Железнодорожном Съезде на нас и ищущие тщетно компромисса с собственной совестью в успокоениях, что «деловая работа в области вопросов железнодорожного хозяйства – основная задача первостепенной важности не только для железнодорожников, но и для всей страны» и при этом не останавливающееся перед заведомой клеветой на «тенденционное усиление левого крыла Съезда в ущерб деловым соображениям по совершенно определенному узко-партийному руслу».

Мы напоминаем авторам этих крылатых фраз, что резолюции, объединившие всю правую часть Съезда от беспартийных до социал-демократов объединенных интернационалистов, были составлены при благосклонном и непосредственном участии узко-партийных работников, сотрудников «Новой Жизни» и «Нового Луча».

Левая часть Съезда, желая сохранить целостность железнодорожного Союза, делала попытку втянуть в свою органическую работу правую часть, конечно не безоговорочно, ибо при таких условиях вся непримиримость и все результаты позиции правой части остались бы в силе.

Для избежания этого левая часть предлагала правой продолжать совместную работу, при условии признания ею существующей власти, но на это предложение правая не пошла, игнорируя тем самым элементарное соображение, что, не признавая существующей власти, Союз не может управлять дорогами и даже просто продолжать свое существование.

Что же заставляет так грешить против элементарной логики правое крыло Съезда. Что понесет оно в ответ своим избирателям. — Непримируемую позицию к Советам?

То большинство Съезда (273 против 261), о котором говорит правое крыло, что оно «в полном соответствии с волею своих избирателей высказалось за поддержку Учредительного Собрания», оказалось случайным даже с точки зрения строго юридической, так как при голосовании резолюции текущего момента отсутствовало 53 делегата левой части Съезда и, помимо этого, в голосовании принял участие старый «Викжель» в количестве 31 члена, из коих 22 голосовало за резолюцию правого крыла, и 9 — за резолюцию левого.

Допущение Викжеля к голосованию было ошибочным шагом, ибо фактически он упразднен, а голоса его сыграли решающую роль, давши незначительный перевес правой стороне.

Часть представителей профессиональных союзов, главным образом: мастеровые, рабочие и низшие служащие остались и продолжают работать на Чрезвычайном Съезде, они являются сторонниками власти советов и дифференцируются по фракциям большевиков, левых с.-р. и левых с.-д. и интернационалистов.

И только беспартийные профессионалы правого крыла, введенные в заблуждение их представителем г. Федотовым, отчасти распропагандированные правым крылом из «верхов» железнодорожного мира, ушли со Съезда, несмотря на обращенное к ним предложение работать во всех организационных комиссиях Съезда, а также на его пленуме, независимо от их взгляда на текущий момент.

Товарищи! Ниже вы найдете весь материал из которого сами сумеете съделать объективный вывод: достаточно

ли верной, отвечающей переживаемому моменту была позиция, которую заняла левая часть Всероссийского Чрезвычайного Железнодорожного Съезда, объявившая себя Правомочным Чрезвычайным Всероссийским Железнодорожным Съездом, разрешающим вопросы: реорганизации управления железных дорог, Устава Всероссийского Железнодорожного Союза, технически-транспортный, экономический по оплате труда и т.д.

Сейчас Вашей неотложной задачей должно быть парализование деятельности правого крыла Съезда, состоявшего из «верхов» и сторонников взглядов «верхов», пытающееся воззваниями тормозить ход работ Чрезвычайного Съезда.

Ни один призыв, ни одна попытка «Организационного Бюро», дряблого политически, растерявшего не только революционные лозунги, но основные демократические принципы, не должны найти места в сердце железнодорожного пролетария, бьющегося в унисон с Советами Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов и представителей Советской власти.

Вся власть Советам и влившейся в них левой части Учредительного Собрания. Да здравствует железнодорожный пролетариат. Да здравствует великая рабочая, солдатская и крестьянская революция, которая заложит прочный фундамент в борьбе за социализм. [...]».

* * *

«[...]Декларация
левого крыла Профессиональных Союзов

В виду раскола на Всероссийском Чрезвычайном Железнодорожном Съезде по вопросам политического момента и Советской власти, мы, представители профессиональных союзов, как пролетарии низших слоев железнодорожных труженников считаем завоевание русского пролетариата для себя дорогим, а потому поддерживаем власть истинных защитников пролетариата, в лице Советов Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов, во главе с Народными Комиссарами, остались с левой сторо-

ной Съезда, полагая, что всякое умаление завоеваний октябрьской революции смертельно отразится на ходе социальной революции. Оповещая всю линию Российских железных дорог, считаем своим долгом сообщить, что некоторые товарищи нашей профессии, к глубокому сожалению, остались на правой стороне Съезда совместно с верхушками железнодорожной администрации и врагами революции.

Представители профессиональных Союзов:

«Грузооборот», Владимиров; «Паровозосоюз», Жук, Леонов, Кудрявцев и Назаров; «Техниковагон», Чащихин, Мазуров, Косьминин, Масленников, Горох, Знаменский, Логунов, Фадин и Чернышев; «Агентов передачи грузов», Беляков; «Кондукторских бригад», Дианов, Гаврюшин, Андреев, Кулаков, Разказов, Фирсанов, Лисов и Дубинин; «Младших служащих службы движения» Марычев, Карчанин, Яшутин, Боркин, Аман, Алексеев, Романенко, Куц, Горячковский и Ментов; «Электротехников», Таран; «Телеграфа», Рабовик; «Поездных фельдшеров», Божко и Мешков; «Службы пути», Хомяков и Дроздов, «Металлистов», Колябский; «Мастеровых и рабочих», по поручению 78 делегатов Съезда, членов профессионального союза мастеровых и рабочих Пятницкий и Кушнарев.

Надеемся, что вы на местах не оставите нас в этот решительный час – борьбы без своей моральной поддержки».

Петроград, 07.01.1918

Председатель ДИАНОВ
Секретарь ВЛАДИМИРОВ

* * *

«Всей сети Российских железных дорог,
всем ЛЗ., ЛЧ., ЛН., ЛМ.,
всем Профессиональным Союзам

Чрезвычайный Всероссийский Железнодорожный Съезд настоящим ставит в известность все Российские железные дороги, что часть правлений и представителей профессиональных союзов, несмотря на предоставленную им, путем официального заявления через председателя

бюро профессиональных союзов гражданина Федотова, полную возможность, независимо от их взгляда на текущий момент, разнящегося от взгляда съезда, работать на съезде и во всех организационных комиссиях, все же ушли со съезда, что безусловно, противоречит их неоднократным на съезде заявлениям о желании разрешить деловые вопросы в интересах железнодорожного пролетариата, организованного в профессиональные союзы. Уходя этот, на взгляд съезда, является крайне непоследовательным и ни на чем не основанным и наносит ущерб скорейшему разрешению вопросов в интересах всех профессионалов железнодорожников. Считая, что это происходит вследствие того, что правления союзов, представлявшие массы на съезде, не отражают действительного настроения масс и не защищают порученных им интересов, съезд приглашает товарищей членов профессиональных союзов созвать немедленно профессиональные съезды для рассмотрения вопроса о позиции, занятой представителями профессиональных союзов на Чрезвычайном Всероссийском Железнодорожном Съезде.

11.01.1918

Председатель Чрезвычайного Всероссийского
Железнодорожного Съезда ЖУК
Секретарь ВОЛКОВСКИЙ

* * *

«Всем Н., ЛН., ЛР., ЛЧ., ЛМ.,
всем Профессиональным Железнодорожным Союзам

В виду состоявшихся постановлений правого и левого крыла Всероссийского Чрезвычайного Железнодорожного Съезда об избрании ликвидационных комиссий от того и другого крыла для принятия дел Викжеля. Викжель постановил, признавая свои функции прекратившимися, передать все свои дела обеим комиссиям, каковая передача состоялась 9-го января.

Председатель ВИКЖЕЛЯ МАЛИЦКИЙ»

* * *

«Всем Н., ЛН., ЛР., ЛЧ.,
всем Профессиональным Железнодорожным Союзам

9-го января ликвидационная комиссия Чрезвычайного Всероссийского Железнодорожного Съезда для принятия дел Викжеля приняла в свое ведение все дела Викжеля и постановлением Съезда 10-го января уполномочена на ведение всех текущих дел железнодорожного союза. Комиссия эта состоит: председатель Малицкий, товарищ председателя Егоров, секретарь Лапьер, казначей Сахань, члены: Жарко, Жук 2-ой, Прокудин, Стамо, Кравец. Комиссия эта вступила в исполнение обязанностей 11-го января.

Председатель Съезда А.ЖУК
Секретарь ВОЛКОВСКИЙ [...]

(«К расколу на Чрезвычайном Железнодорожном Съезде (Исторические материалы)», Изд-е Всероссийского исполнительного комитета железнодорожников. – Петроград, 1918, с. 3–6, 8–12)

7.

О программе Всероссийского совета профессиональных железнодорожных союзов (ВСОПРОФЖЕЛЬ) («Федералистский проект»)

Из материалов к конференции
центральных правлений Всероссийских
железнодорожных профессиональных союзов.
Москва. 17.01.1918

«[...] Задачи Всероссийского Совета Железнодорожных Профессиональных Союзов определяются двумя моментами: во-первых тем, что ВСОПРОФЖЕЛЬ является пролетарски-классовой профессиональной организацией и не отдельной частью русского профессионального движения, и во-вторых общим положением русского

пролетариата и русской революции. Профессиональное движение вообще и железнодорожное профдвижение в частности не может, под угрозой разгрома, уклониться от поставленных перед ним историей задач – вот почему чем скорее эти задачи будут осуществлены, тем легче переживем мы тяжелое время разрушения старых и создания новых отношений.

Ставя вопрос о задачах ВСОПРОФЖЕЛя, мы менее всего хотели бы выделить железнодорожников из всего пролетарского движения и сказать, что у них имеются какие-то особые от всего пролетариата задачи и цели. Нет мы хотим только указать, что должен сделать ВСОПРОФЖЕЛЬ, чтобы поднять моральный, культурный и экономический уровень железнодорожного пролетариата и слить его борьбу с борьбой рабочего класса России за свое окончательное освобождение.

Само собой разумеется, что, формулируя задачи крупнейшей профессиональной организации, возможны пропуски и пробелы, но пропуски будут заполнены, – важно наметить основные линии, ближайшие этапы деятельности ВСОПРОФЖЕЛя. Работа в ВСОПРОФЖЕЛе может быть распределена на семь основных групп, из которых каждая охватывает целую область вопросов. На первый план приходится выдвинуть задачи организационного строительства, т.е. создание единого производственного союза. На многих товарищей слово производственный союз производит такое же впечатление, как на купчиху Островского слова «жупель» и «металл». Им кажется, что производственный союз есть возвращение к ВИКЖЕЛю и к той путанице, которая царил в области организационного строительства на железных дорогах. Другим кажется, что производственный союз нарушит интересы отдельных категорий труда, перемешав все в одну кучу. Между тем боязнь производственного союза ни на чем не основана: производственный союз не исключает секционного строительства; он не нарушает интересов отдельных категорий труда – наоборот, он эти интересы лучше защищает. Не надо смешивать принципов строительства союза с задачами самого союза. Некоторые товарищи думают, что про-

изводственный союз — значит союз, организующий производство. Это далеко не одно и то же, и это нужно иметь в виду при всех дискуссиях о принципах железнодорожного строительства на железных дорогах. Производственный союз значит: 1) Централизация кассы, 2) Централизация управления делами союза, 3) Централизация представительства интересов железнодорожного пролетариата, 4) Включение в союз всех рабочих и служащих данной отрасли труда, 5) Выработка центром тарифов и условий труда для всех категорий. Все это, как товарищи прекрасно понимают, уживается с секционным строительством и правом каждой секции защищать интересы представляемой ею категории труда. Эти несколько замечаний необходимо было сделать, чтобы понять первую часть программы, которая намечает ряд мер, являющихся предпосылкой создания производственного союза.[...]

«[...] Профессиональные Союзы не могут и не должны стоять в стороне от борьбы, происходящей между революцией и международной и Российской контрреволюцией. Железнодорожные Профессиональные Союзы кровно заинтересованы в сохранении завоеваний Российской революции вообще и октябрьской революции в особенности. В борьбе между Советской властью с международной и Российской реакцией железнодорожные Профессиональные Союзы должны стать совершенно определенно за пролетарский Советский фронт. Для этого ВСОПРОФЖЕЛЬ:

1) не сливаясь с Советами и Советскими учреждениями и отстаивая самостоятельность профессиональных союзов, работает в тесном контакте и тесном сотрудничестве с Центральными и Местными органами Советской власти;

2) оказывает, как организация железнодорожников, всякую помощь в содействие передвижению социалистической красной армии и беспощадно борется с теми, кто хочет сделать транспорт орудием борьбы против Советской власти;

3) вместе с другими профессиональными союзами организует Красный Крест, ведет пропаганду и агитацию в массах, создавая атмосферу морального сочувствия вокруг борющихся на фронте товарищей;

4) принимает все меры к уничтожению обособленности железнодорожников, активно участвуя в Общероссийском Профессиональном движении и проводя вместе со Всероссийским Центральным Советом Профессиональных Союзов те новые задачи, которые стоят перед профессионально организованным пролетариатом России;

5) борется с цеховыми и корпоративными тенденциями в среде железнодорожников, сплачивая их под общепролетарским знаменем социалистической революции. [...]».

(А.Лозовский, «Задачи железнодорожных профессиональных союзов»
Изд-е Всероссийского совета железнодорожных профессиональных союзов («ВСОПРОФЖЕЛЬ»). Москва, 1918, с. 3–5, 10–11).

Свободные союзы железнодорожников в годы гражданской войны.

В.Большаков, «Восстание в Закаспии (1918 год)»

В начале XX века основой всей экономики Закаспийской области (ныне Туркмения) был транспорт. С запада на восток через область проходила САЖД – Среднеазиатская казенная железная дорога с центром в Асхабаде (ныне Ашхабад). К 1917 году на ней были заняты примерно 8-9 тысяч рабочих и служащих, в основном русских по национальности. Крупным морским портом был Красноводск, грузооборот которого лишь ненамного уступал общему внешнему грузообороту Персии. Большое значение в межреволюционный период имели также Челекенские нефтепромыслы, по объему добычи занимавшие, после Баку, второе место в России.

В Туркестанском крае Закаспий был наиболее освоенным районом с самой высокой долей городского и рабочего населения.

Легальные рабочие объединения (Железнодорожные ремесленные собрания) существовали здесь с 1896 года. С 1900 года в области началось массовое рабочее движение.

Оно быстро нарастало, приобретая все более радикальный характер. Железнодорожники включались в деятельность подпольных организаций эсеров и, в меньшей степени, социал-демократов. В декабре 1905 года здесь возникло отделение Всероссийского железнодорожного союза (ВЖС), распавшееся через 4 года. Февральская революция привела к восстановлению ВЖС и возникновению профессиональных союзов, в том числе Паровозосоюза, которые входили в ВЖС в качестве секций с широкой автономией.

Идеи Советской власти и «диктатуры пролетариата» имели в Закаспии мало сторонников. Умеренно-социалистические настроения железнодорожников – даже летом 1918 года по всей САЖД не было ни одной большевистской ячейки¹, – а также отсутствие беженцев и военнопленных, на которых обычно опирались красные комиссары, делали возможным «экспорт» Советской власти в Закаспий только с помощью штыков. Что и произошло в декабре 1917 года – в виде оккупации области военной экспедицией из Ташкента, столицы Туркестанской Советской Республики (ТСР).

За короткий срок своего владычества комиссары продемонстрировали всему краю свою агрессивность. Еще до захвата Закаспия, в ноябре 1917 года, они организовали кровопролитный переворот в Ташкенте. В начале 1918 года жестоко «разоружали» возвращавшиеся из Персии казачьи части. В феврале победа красного Ташкента над войсками провозгласившего автономию Коканда закончилась грабежами и резней мусульман. Через месяц последовало разорительное нападение на Бухару, установившее протекторат ТСР над эмиратом. Весной вновь разгонялись с помощью штыков переизбранные рабочими Совдепы Закаспия, и вместо них создавались Военно-революционные комитеты (Ревкомы). Кругом шли реквизиции, аресты, убийства противников Советской власти. Насилие стало повседневностью нового режима и заслужило ненависть всех групп населения.

Центрами сопротивления красным в области были:

1. Союзы фронтовиков (СФ) – легальные общественные объединения, объединявшие солдат и офицеров Ми-

ровой войны, преимущественно железнодорожников. В Асхабадском СФ (председатель – капитан Х.Хаджи-Мурат) было свыше 2000 человек, в Мервском – до 600 членов и т.д.² СФ занимались взаимопомощью и трудоустройством, но преследовались Советской властью за наличие в своих рядах «контрреволюционного офицерства», непризнание Брестского мира и небольшевистскую самостоятельность. Так, 15.05.1918 Закаспийский Областной Совет народных комиссаров распустил Асхабадский СФ и приказал выслать из области всех безработных офицеров³. СФ ушли в подполье и стали готовить вооруженный переворот в Туркестане, намеченный на август 1918 года. Однако события ускорили реализацию этих планов, причем фронтовики Ташкента и других районов оказались к перевороту не готовы. Значительное число членов СФ вошло в состав Красной гвардии Асхабада и Кизил-Арвата, которая приняла непосредственное участие в свержении красных комиссаров в июле 1918 года.

2. Областная организация Партии социалистов-революционеров (лидеры В.Дохов, Н.Доменик и другие). Наиболее сильные организации партия имела в Асхабаде, Кизил-Арвате и Мерве. Большинство в них составляли машинисты, слесари, механики, монтеры и железнодорожники других специальностей. В начале 1918 года в этих трех пунктах было свыше 1000 эсеров⁴. Сильной и дерзкой была Боевая дружина ПСР Закаспия (несколько десятков человек, в основном рабочих), ядро которой составляли ветераны с опытом революционного террора и царской каторги (И.Седых, А.Егоров, А.Седов). Начальник БД – Немцов. Эсеры в связке с фронтовиками намечали антибольшевистский переворот на август 1918 года, но устроить его пришлось раньше.

3. Главный Дорожный комитет (ГДК) Союза служащих САЖД (структура ВЖС), Паровозосоюз, Союзы телеграфистов, кондукторов, служащих Управления САЖД, а также не железнодорожные союзы: Почтово-телеграфный, учителей, государственных служащих. Красные комиссары всячески мешали их деятельности: разгоняли съезды, «распускали» союзы, арестовывали, объяв-

ляли заложниками лидеров и т.п. В июне 1918 года Управление дороги, ГДК и, возможно, правления железнодорожных союзов были переведены красными в Ташкент, под надзор Туркестанской ЧК.

Когда терпение железнодорожников бесчинствами красных лопнуло, они подняли восстание и свергли Советскую власть на огромной территории от Красноводска до Чарджуй и Кушки (более 1000 километров САЖД), с населением в 600 тысяч человек, русских и туркмен. Ташкентские комиссары оказались полностью отрезаны от советских районов Центральной России (через Каспийское море).

Восставшие восстановили демократические порядки, которые существовали при Временном правительстве. В каждом населенном пункте с русским населением образовывался Временный Исполнительный Комитет (ВИК) – всесословный представительный орган власти по образцу тех ВИКов, которые возникли в Закаспии после Февральской революции 1917 года. В Асхабадский ВИК (иначе – ВИК Закаспийской области) в разное время входили: машинист Ф.А.Фунтиков (председатель), конторщик железнодорожных мастерских Л.Курылев, рабочий мастерских И.И.Седых, конторщик Службы движения Г.Герман, билетный контролер В.И.Дохов, инженер путей сообщения Степанов, юрисконсульт Управления дороги А.И.Доррер, директор реального училища Л.А.Зимин, агроном Рябов, генерал Крутень, банковский служащий Дмитриевский и т.д. На правах секции в ВИК входил центральный Туркменский комитет во главе с С.Овезбаевым (председатель) и Ораз-Сердаром (подполковник; командующий армией восставших).

В некоторых местах были сохранены Советы рабочих депутатов. Местные ВИКи пользовались значительной автономией от областного ВИКа. Для защиты от комиссаров с востока (со стороны Ташкента) и турко-немецких войск с запада (со стороны Баку) восставшие установили связь с англичанами, Туркестанским союзом борьбы против германо-большевиков и белым генералом А.И.Деникиным. Эти три силы были заинтересованы не пропус-

тить немцев через Туркестан в Британскую Индию, ибо это могло привести Антанту к поражению в Мировой войне и облегчить утверждение Советской власти в России. Так получилось, что Закаспий оказался в центре борьбы разных разведок и всевозможных заговоров. Несмотря на это, власть ВИКов продержалась в течение 6 месяцев, до января 1919 года, когда она была свергнута в результате переворота, организованного англичанами. Закаспий перешел под контроль деникинских вооруженных Сил Юга России, которые продержались в области до февраля 1920 года. Организации фронтовиков и эсеров сотрудничали с новой властью, а на фронте против красных до самого конца сражались некоторые группы железнодорожников, в первую очередь рабочие кизил-арватских паровозово-ремонтных мастерских⁵.

Корпорация и союз паровозных бригад Закаспия приняли непосредственное участие в Асхабадском восстании 1918 года. Машинисты боролись с красными на фронте и у себя в тылу, а в советских районах саботировали направленные против восставших мероприятия большевиков. Более того, паровозные бригады сыграли крупную роль в формировании власти и управления у восставших. Так, в Асхабадском ВИКе состояли машинисты Габринас, Макаренко и другие.

Наконец, глава Асхабадского ВИКа Федор Андрианович Фунтиков (1875/6–1926). Он родился в крестьянской семье на хуторе Лопухово Камышинского уезда Саратовской губернии. Получил сельское образование. С 14 лет работал на железной дороге: учеником, слесарем, помощником машиниста, машинистом. В Мировую войну служил рядовым в железнодорожных войсках Русской армии на САЖД. Член Партии социалистов-революционеров в 1905–1919 годах, в 1918 один из руководителей Боевой дружины эсеров Закаспия. В первые дни Февральской революции 1917 года избран членом Временного Совета депутатов рабочих и служащих САЖД по Службе тяги от депо. Представителем от депо же вошел в Асхабадский ВИК. Один из руководителей Паровозосоюза и Закаспийского отделения ВЖС. После захвата Закаспия крас-

ными комиссарами – один из вождей антисоветского рабочего движения. Участник подготовки свержения «комиссародержавия». Восставшими железнодорожниками в июле 1918 года избран председателем Асхабадского стачкома, преобразованного затем в Асхабадский (Закаспийский) ВИК, в этой должности находился до ноября 1918 года (с перерывом в августе – октябре, когда был командирован на фронт против красных для поднятия духа отрядов восставших). С ноября 1918 года до 01.01.1919 – председатель Совета управляющих Закаспийской области. Добровольно сложил с себя полномочия, когда значительная группа асхабадских рабочих выразила недоверие Совету управляющих. В ходе переворота в середине января 1919 года арестован англичанами вместе с 8-ю другими видными эсерами и заключен в Асхабадскую тюрьму. Личность Фунтикова и его роль в событиях 1918 года оценивались по-разному. Кто-то считал его «одним из влиятельнейших и беспринципнейших рабочих лидеров Закаспия»⁶; другие – «веселым малым, который, к несчастью, чрезмерно любил водку»⁷, а то и «человеком мало развитым и ограниченным», «ширмой для рабочих»⁸. Простое знакомство с подробностями событий 1918 года в Закаспии показывает, что все эти оценки упрощают и уплощают фигуру Фунтикова.

В 1919 году он был выслан англичанами в отдаленный аул, затем перебрался во Владикавказ, где работал в трамвайном парке. С оккупацией красными Кавказа вернулся на родной хутор, занялся сельским хозяйством, вместе с соседом наладил мельницу. Жил не скрываясь, под своей фамилией, тем более что красные были уверены, что он давно расстрелян Полторацкой (Асхабадской) ЧК, и не искали его. 11.01.1925 по доносу дочери – комсомолки 9 «совершенно случайно» арестован ОГПУ. Переведен в Москву, затем в Баку, где готовился показательный процесс над ним, как организатором восстания против Советской власти, сговора с иностранной державой (Великобританией) и убийства 26 Бакинских комиссаров (обвинения по статьям 58, 59 и 64 УК СССР). На следствии и суде в апреле 1926 года, заседания которого проходили в огромном

зале театра при 1500 зрителей, каждый день новых, Фунтиков держался достойно, категорически отрицал свою причастность к казни 26 комиссаров, не раскрыл ни одной фамилии своих товарищей по партии. Выездной сессией Военной коллегии Верховного Суда СССР приговорен к смертной казни. Расстрелян 05.05.1926.

24.12.2004

Примечания:

1. Т.К. Первый съезд туркестанских большевиков / Туркменоведение. – Ашхабад. – 1930. – с.14.

2. Козлов Т.К. К 12-й годовщине ликвидации Закаспийского фронта / За социалистическую Туркмению – Ашхабад. – 1932. – с. 42; Арбеков И. Очаг зубатовщины: Кизил-арватское ремесленное собрание / Туркменоведение. – Ашхабад. – 1930. – №12. – с. 36.

3. Подготовка и победа Великой Октябрьской социалистической революции в Туркменистане: Сборник документов и материалов. – Ашхабад, 1982 (Далее – Подготовка-1982). – с. 404.

4. Козлов Т. Июньское восстание эсеров в Ашхабаде в 1918г. / За социалистическую Туркмению. – Ашхабад. – 1932. – №5–7.

5. Это не единственный пример осознанного участия значительных групп рабочих в белом движении. Рабочих-металлистов Ижевского и Воткинского заводов (Удмуртия), восставших против красных комиссаров в августе 1918 года, тоже возглавляли фронтовики, эсеры и меньшевики. (Именно Ижевский и Воткинский рабочие полки изображены в фильме «Чапаев», как идущие в психическую атаку «каппелевцы». Как и закаспийские железнодорожники, в соответствии с принципом поддержки «наименьшего зла», они перешли на сторону генерала А.В.Колчака и вплоть до 1922 года воевали с большевиками. В декабре 1918 года красная 11-я Нижегородская дивизия (тысячи сормовских металлистов) в полном составе сдалась белым казакам атамана П.Н.Краснова. В марте 1919 года поднялись восставшие, и ушли к белым мобилизованные тульские металлисты – их Тульская бригада влилась в армию генерала Н.Н.Юденича. Сотни рабочих пушечных Мотовилихинских заводов добровольно вошли в состав Пермской дивизии Колчака. В белых частях воевали многочисленные группы железнодорожников (Поволжье, Урал, Сибирь), рабочие златоусовского и Верх-Исетского металлургического, Харьковского паровозостроительного, многих уральских горных заводов и рудников (Кусинский, Саткинский, Тундушский, Бакальский и другие), мастерских РОПиТа (Одесса), донецкие шахтеры и т.д. История антисоветского рабочего движения до сих пор не написана.

6. Чайкин В.А. Из истории русской революции. – М., 1922. – Вып.1. – с. 38.

7. Маллесон В. Двадцать шесть комиссаров (<http://nurkmeny.hl.ru/temuar/ml.html>).

8. Сазонов. Асхабадский фронт / Красная летопись Туркестана. – Ташкент. – 1923. – №1–2, с. 105.

9. Беседа с тов. Камероном / Труд. – Баку. – 1926. – №88. – 15 апреля. – с.1.

Из истории Всероссийского профессионального союза паровозных бригад (Парбрига)

9.1.

В.Большаков, «Машинист – это звучит гордо!»

«В бурном 1905 Председатель Совета министров Сергей Витте принимал делегацию Всероссийского железнодорожного союза. Как вспоминал лидер ВЖС Михаил Орехов, делегаты были сплошь из революционно настроенных служащих, лишь один делегат от рабочих – машинист Строков, совершенно ошалевший в вельможных апартаментах. Витте обращается к присутствующим: «Неужели и вам необходимо Учредительное Собрание?» Делегаты солидно и аргументировано отвечают, и только Строков «вопит»: «Да, Ваше сиятельство, жить стало невмочь!»

Ну как не улыбнуться над полуграмотным стариком-машинистом, «забитым царским режимом». А вот почему рабочие послали к Витте не деповца, не путейца, а машиниста – читателю и невдомек. Между тем, работа машиниста считалась на железных дорогах «сердцевинной». Это была профессия сплошной грамотности. И вообще, достаточно почитать собственноручные требования и заявления паровозных бригад того же 1905 года, чтобы сильно усомниться в конфузе бедного машиниста перед всемогущим Витте.

Да, служба в паровозных бригадах по престижу не уступала воинской. Были здесь свои чины: кочегар, старший кочегар депо, помощник машиниста, машинист. Старшинство соблюдалось по чинам и между бригадами, которые делились на маневровые, товарные и – высшего класса – пассажирские.

Работа была сложной и тяжелой: сутками в пути враскачку на ногах, на нервах, в грохоте день и ночь.

Но соответственно этот труд и оплачивался. Не как сейчас. Уже к 1905 году 2/3 машинистов и их помощников получали 60–100 рублей в месяц. По тарифной сетке это равнялось окладу начальника небольшой станции. Для сравнения: булка белого хлеба стоила пятак, кило свинины – полтинник, штиблеты – 12 рублей. К окладу добавлялись наградные, вещевое довольствие, паек. В зоне отчуждения дороги в рассрочку на 12 лет можно было купить участок земли с домом. С 1893 года железнодорожники стали выходить на пенсию, скоро их начали страховать. И надежность тех полисов, насколько известно, превышала нынешние «гарантированные» мыльные пузыри.

Начальство заботилось о дисциплинировании профессии не только нравоучениями на инструктажах. По службе тяги паровозные бригады выделялись в особые участки, что делало их корпорацией независимой в административном отношении от других служб. В 1902 году машинистов специально перевели из рабочих в «должностные лица», то есть занятые сложным физическим трудом вкупе с ответственностью за безопасность пассажиров. Это сопровождалось включением паровозных бригад в штат дороги, что давало квартиру натурой или «квартирные», а также разъездные (командировочные) и «личноприсвоенные» деньги. Подобные операции, кстати, проделали с наиболее квалифицированной частью мастеровых депо: монтеров, слесарей, наставников – т.е. лиц, от которых непосредственно зависело качество ремонта подвижного состава.

Пестуя фасонистость паровозных бригад, администрация поддерживала их высочайшую ответственность на линии, исключительный профессионализм. Все было подчинено одной цели – безопасности движения. Теперь этого нет. Видимо, нынешнее железнодорожное начальство ставит перед собой какую-то иную цель...

Естественно, корпоративный дух, сильный у железнодорожников вообще, в рядах паровозников доминировал. Вопросы профессиональные, отношений с администрацией, решали сообща, уговором. Нежелательных в корпорацию не принимали, и с этим негласным законом начальст-

ву приходилось считаться. Вряд ли широко известен такой факт: всероссийская политическая стачка, вырвавшая у царя Манифест 17.10.1905, началась забастовкой паровозных бригад Московско-Казанской железной дороги.

Паровозники давно тяготели к организованному оформлению своей личности. Сначала это были общественные библиотеки, ссудосберегательные кассы, вообще любые легальные общества. В 1905 году машинисты Москвы создали инициативную группу, опубликовали проект устава Профсоюза паровозных бригад. Он предусматривал федеративное строение, обязательное членство (корпорация!). В межреволюционный период профессиональные общества на транспорте были запрещены и разгромлены, но идея витала в воздухе. Поэтому, сразу после Февральской революции в марте 1917 года Профессиональный союз паровозных бригад (сокращенно – Паровозосоюз или Парбриг) утвердился окончательно. В него вошли сразу 11 дорог Московского узла. Через пару месяцев Союз стал всероссийским, принял устав, экономические требования.

Тем временем революционерами был возрожден ВЖС во главе с Викжелем – Всероссийским исполкомом железнодорожников. Это «профессионально-политическое объединение» включало не только железнодорожников, но и «лиц полезных для дела», отвергало профсоюзы (т.е. объединения по профессиональному, а не по производственному принципу. – *Прим. ред.*) как «устаревшую» форму самоорганизации и ставило задачу захвата дорожного хозяйства в свои руки. Профсоюзы, во главе с Паровозосоюзом и Союзом инженеров, добились равноправного вхождения в ВЖС, но с огосударствлением последнего в начале 1918 года вышли из него и создали Всепрофжель – Всероссийский совет профсоюзов железнодорожников.

По стране прокатывались валы революций и интервенций. Раздиравшие ее разноцветные власти в первую очередь боролись за транспорт. Паровозосоюз всеми силами старался не политизироваться. В дни октябрьского переворота 1917-го он потребовал недопущения гражданской войны и отказался перевозить войска враждующих сторон. Летом следующего года машинисты участвовали во Всеобщей железнодорожной стачке на оккупирован-

ной немцами Украине; в Совдепии включились в антисоветское движение, в Закаспии – в антибольшевистское восстание, поставившее во главе нового правительства машиниста Федора Фунтикова. Во время забастовки на Китайско-Восточной железной глава военных сил адмирал Колчак «мариновался» на глухом разъезде: вагон будущего «верховного правителя» России паровозная бригада, по решению стачкома, просто отцепила. И уехала.

Только борьбой весь 1918 года паровозникам удалось отстоять свою независимость при любых режимах, удержать контроль над биржами труда, перемещениями по работе и увольнениями своих товарищей. По большинству производственных вопросов начальство общалось с корпорацией через союз. Могло ли это устраивать власть?

«Для того, чтобы завоевать профдвижение на дорогах целиком, – вспоминал большевик Осип Пятницкий, – необходимо было войти во внутрь Всопрофжеля». Так в составе Всопрофжеля оказался Союз мастеровых и рабочих. Он строился не по профессиональному, а по производственному принципу. Квалифицированные корпорации в нем были задавлены общей массой, в которой господствовали большевики. Теперь этот же механизм предполагалось использовать против профессий линейных служащих.

Началось все с запланированного саботажа администрацией дорог декрета Наркомтруда о зарплате и нормировании рабочего времени. Комиссары немедленно развернули «в низах» агитацию, обвиняя в этом «разобщенные» профсоюзы и кивая на другие отрасли, где рабочие уже были загнаны в производственные союзы и где новые тарифы выплачивались более исправно.

Осенью 1918-го, используя пресловутое «большинство», большевики начали кампанию за объединение в «единый мощный производственный союз». Например, на Петроградской конференции за их проект голосовало 152 делегата (в том числе 107 от Союза мастеровых и рабочих). За федералистский проект, предложенный Телеграфо- и Паровозосоюзами, подали 82 голоса (все – от профессиональных союзов). В ряде мест такое жульничество комиссаров профессионалов не устраивало, и они не шли ни на какие объединения. Тогда в декабре 1918 года

на дорогах было введено военное положение, многие непокорные организации (в том числе Паровозосоюз) были разогнаны и включены в производственный союз.

В январе 1919 года 3-й съезд Парбрига (34 делегата от 4000 членов паровозных бригад) единогласно принял вариант объединения всех железнодорожных союзов в федерацию с широкой автономией профессиональных групп. Однако через месяц Общежелезнодорожный профсоюзный съезд принес победу большевикам. Под ликование пролетарского крыла съезд принял централистский устав и постановил влить все «курятники» в Профсоюз работников железнодорожного транспорта. Угрожая расколом, Паровозосоюз, телеграфисты и агенты техничеко-распорядительного движения настояли на принятии также Положения о профессиональной секции, правда, с очень урезанными правами.

В течение двух лет после этого Парбриг был по частям проглочен по всей России. Машинисты еще сопротивлялись, отстаивали остатки своей секции, работали через Общество взаимопомощи им. машиниста Ухтомского. Последняя организация Паровозосоюза – на КВЖД – «большинством голосов» была упразднена к началу 1921 года.

Постепенно машинистов лишили большинства льгот, искусственно объединили с ремонтной службой, пресекали всякие попытки самоорганизоваться. Но профессия осталась, как и гордость за нее. И в 1992 году машинисты возродили организацию. Нынешнее их объединение – Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников – тоже «пионер профессионального движения» на дорогах, как уважительно называли в свое время Паровозосоюз. Первый председатель Локомотивосоюза Валерий Курочкин, как и глава Парбрига Николай Федотов, – машинист с направления, прежде называвшегося Московско-Курской железной дорогой. В разные годы, но в один день – 23 марта, был учрежден Паровозосоюз, а Профсоюз локомотивных бригад – занесен в минюстовскую книгу регистрации. История повторяется. Так что будущее на транспорте за Локомотивосоюзом и его собратьями других железнодорожных профессий».

март 1995 года

(Текущий архив РПЛБЖ)

9.2.

В.Большаков, «Всероссийский профессиональный союз паровозных бригад: история в документах»*

Док. 1. 2-й съезд Паровозосоюза Сев.-Зап. Ж.д.

«2-ой съезд комитетов паровозных бригад сев[еро]-зап[адных] жел[езных] дор[ог]»¹ от 20–21 июля 1917 г.

Председатель В.Кулевский. Тов[арищ] председателя А.Добржанский. Секретарь Козлов.

Открытие съезда в 12 час[ов] дня.

Порядок дня.

1. Обзор Центральным Комитетом [Паровозо-союза Северо-Западных железных дорог] участков Тяги по [вопросу] организации Комитетов паровозных бригад.

2. Обсуждение докладной записки [в] М.П.С. членами [Центрального] Правления «Паровозо-Союза».

3. Доклады с мест.

4. Текущие дела.

5. Выборы членов в постоянный Центральный Комитет.

6. Выборы Ревизионной Комиссии.

1. СЛУШАЛИ: Обзор Центральным Комитетом [Паровозо-союза Северо Западных железных дорог] участков Тяги по [вопросу] организации Комитетов паровозных бригад.

ПОСТАНОВИЛИ: Принять к сведению.

2. Обсуждение докладной записки [в] М.П.С. членами [Центрального] Правления «Паровозо-Союз».

Председатель Кулевский предлагает выбрать Комиссию из 4 лиц для выработки докладной записки Министрам: Военному, Путей Сообщения, Труда, Финансов, [Центральному] Правлению «паровозо-союз», начальникам Северо-Западной ж[елезной] д[ороги], сл[ужбы] Тяги и редакциям газет.

* Авторская пунктуация в документах сохранена. Орфография применяется современная. Явные ошибки (в фамилиях и словах) исправлены. Необходимые вставки в текст заключены в квадратные скобки.

Предложение ПРИНЯТО.

Избраны: Добржанский, Никлас, Герман и Кондрин.

Вопрос остается открытым до выработки докладной записки.

Перерыв от 2 до 4 час[ов].

Собрание открылось в 4 часа дня.»

3. СЛУШАЛИ: Доклады с мест.

Заявление представителя 1-го участка Тяги.

СЛУШАЛИ: О недостатке 11-ти поездных кочегаров.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центральному Комитету ходатайствовать о пополнении.

Представитель 2 уч[астка] Тяги изъявил желание занести в протокол [заявление] о необходимости снабдить обмундированием паровозные бригады.

ПОСТАНОВИЛИ: Так как обмундирование вопрос общий, Съезд предложил обсудить на местах и выслать сведения в Центральный Комитет.

СЛУШАЛИ: 1. Об увеличении здания депо и числа канав.

2. О недостатке воды для паровозов на ст[анции] Псков¹.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Техническому Комитету [Паровозо-союза] 2-го уч[астка] разработать эти вопросы и передать в службу Тяги.

СЛУШАЛИ: О возвращении с военной службы бывших железно-дорожных служащих.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центральному Комитету ходатайствовать перед Военным Ведомством.

СЛУШАЛИ: Об отпуске 149.000 руб[лей] Военным Ведомством паровозным бригадам дорог, прилегающих к фронту.

ПОСТАНОВИЛИ: Выяснить Центральному Комитету была ли отпущена эта сумма.

СЛУШАЛИ: О пользовании билетами 2 класса для членов Комитетов [Паровозо-союза], как служебными

ПОСТАНОВИЛИ: Так как вопрос касающийся всех служб, ожидать выяснения на Всероссийском Съезде².

Заявление представителя 3 уч[астка] Тяги.

СЛУШАЛИ: О переводе основного депо в Двинск³.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центральному Комитету ходатайствовать [перед начальником дорог] о переводе.

СЛУШАЛИ: Ходатайство паровозных бригад, в виду тяжелого материального положения, о выдаче ссуд из сумм Сберегательно-Вспомогательной кассы⁴, без %.

ПОСТАНОВИЛИ: Так как положением кассы выдача ссуд без % недопускается, то означенную просьбу отклонить.

СЛУШАЛИ: Об увеличении нормы выдачи продовольствия паровозным бригадам.

ПОСТАНОВИЛИ: Так как паровозные бригады находятся в пути и в ночное время, в которое расходуется лишнее количество продуктов, то поручено войти в соглашение с кондукторскими бригадами для ходатайства пред Продовольственным К[омитетом]⁵ об увеличении выдачи муки⁶ и сахара в двойном размере против служащих, не находящихся в разъезде.

2-ой день съезда, 21 июля

Собрание открылось в 10 час[ов] утра.

Продолжение доклада с мест по 7-ом[у] уч[астку] Тяги

СЛУШАЛИ: Об оплате маневровым бригадам за сверхурочные часы.

ПОСТАНОВИЛИ: Предложить делать расчеты по спос[обу] 6-го уч[астка] Тяги, выведенными за Март и Апрель месяцы сего года.

СЛУШАЛИ: Об устраненных административных лицах:

1). Дроздова Вл и 2). Мяпи Якова.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центр[альному] Ком[ите]ту ходатайствовать об утверждении на их место следующих кандидатов⁷.

СЛУШАЛИ: О членских взносах в Всеросс[ийский] «пар[овозо]-союз».

ПОСТАНОВИЛИ: Участки должны высылать деньги, подлежащие в Москву [по адресу: Центральное] Правление Всеросс[ийского] «пар[овозо]-союз[а]», через Центр[альный] Ком[ите]т не позднее 15-го числа за прошедший месяц.

СЛУШАЛИ: О неправильной оплате за время нахождения в командировке по постройке веток Мга-Лиссино и Волосово-Мшинская.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центр[альному] Ком[ите]ту выяснить правило оплаты за командировки на означенных ветках.

СЛУШАЛИ: Об уплате разницы среднего заработка со дня введения такового, по 31-е Мая 1916 года.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центр[альному] Ком[итет]у ходатайствовать [об уплате].

СЛУШАЛИ: Об артельщиках, уплачивающих жалованье⁸.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центр[альному] Ком[итет]у ходатайствовать, чтобы уплата производилась своевременно и не менее 2-х суток при участке.

Заявление представителя 8-го уч[астка] тяги.

СЛУШАЛИ: Об увеличении числа помощников 3-го класса до 15.

ПОСТАНОВИЛИ: Обсудить на местах потребное число для пом[ощников] маш[инистов] 3 кл[асса] во всех участках; немедленно выслать сведения для распределения в Центр[альный] Комитет.

Заявление представителя 9-го уч[астка] Тяги.

СЛУШАЛИ: О недостатке паровозов.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центр[альному] Ком[итет]у выяснить недостаток и по выяснении пополнить.

СЛУШАЛИ: 1. О водоснабжении.

2. Об устройстве поворотного круга или треугольника.

3. О водокачке на станции Пыталово.

4. О расширении дежурной комнаты на станции Пыталово.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центр[альному] Ком[итет]у ходатайствовать об устройстве.

СЛУШАЛИ: О доплате разницы заработка Лифляндских подъездных путей с 01.01.1917 по окладам Сев[еро]-Зап[адных] ж[елезных] дорог из расчета по 10-ому участку Тяги.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить ходатайствовать [о доплате] Центральному Комитету.

СЛУШАЛИ: Как считать службу по Сев[еро]-Зап[адным] дорог[ам] паровозным бригадам присоединенных Лифляндских подъездных путей.

ПОСТАНОВИЛИ: Так как паровозные бригады состоят членами Всеросс[ийского] «пар[овозо]-союз[а]», то считать [срок их службы]со дня службы на паровозе.

СЛУШАЛИ: О пособии маш[инисту] 9-го уч[астка] Вейнберг[у]⁹.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Местному Ком[итет]у паров[озных] бригад выслать в Центр[альный] Комитет сведения о службе машиниста Вейнберга.

СЛУШАЛИ: Имеют ли воинские чины железнодорожного батальона право [со]стоять членами Всерос[ийского] «пар[овозо]-союз[а]».

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центр[альному] Ком[итет]у запрсить Правление «пар[овозо]-союз[а]».

4. Текущие дела

СЛУШАЛИ: О вознаграждении членов Комитета за поездки на съезды.

ПОСТАНОВИЛИ: Возмещать расходы из фонда Участкового Професс[ионального] Ком[ите]та.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ: [...] ¹⁰

СЛУШАЛИ: Об уплате за сверхурочные часы секретарю Центр[ального] Ком[ите]та¹¹.

ПОСТАНОВИЛИ: Плату производить по усмотрению Центр[ального] Ком[итет]а.

СЛУШАЛИ: О расходах на поездки Председателя и Секретаря Центр[ного] Ком[итет]а по обзору организации Комитетов паровозн[ых] бригад по уч[астка]м.

ПОСТАНОВИЛИ: Если уплата из средств дороги не со-стоится¹², то уплатить из сумм Центр[ального] Ком[ите]та.

Заявление представителей 3-го и 8-го участков Тяги.

СЛУШАЛИ: О предоставлении помещений под Комитеты паровозн[ых] бригад.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручить Центр[альным] Ком[итет]ам ходатайствовать о представлении вагонов.

Заявление представителя 11-го уч[астка] Тяги.

СЛУШАЛИ: О преимуществе техников.

ПОСТАНОВИЛИ: Старшинство техника считать со сдачи экзамена на самоуправление год за два, а после сдачи экзамена¹³, в общую очередь.

СЛУШАЛИ: О замещении административных должностей.

ПОСТАНОВИЛИ: Для замещение на административные должности назначаются машинисты более способные, занять таковую, по старшинству и утверждением общим собранием паровозн[ых] бригад.

5. ВЫБОРЫ ЧЛЕНОВ в постоянный Центральный Комитет.

ИЗБРАНЫ: Кулевский, Добржанский, Козлов, Арефьев и Мюллергоф, Герасин на правах кооптации.

КАНДИДАТЫ: Дроздов, Крюков, Никласс, Иванов¹⁴, Панов.

6. ВЫБОРЫ РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ.

ИЗБРАНЫ: Коюкок¹⁵, Иерман¹⁶, Никлас.

КАНДИДАТЫ: Дроздов, Гуляев, Панов.

Съезд постановил: В виду критического материального положения, посетить в полном составе Начальника Дорог и Министра Путей Сообщения для вручения выработанной Съездом докладной записки.

Съезд закрылся 21.07.1917 в 4 часа дня.

Председатель Съезда КУЛЕВСКИЙ
Секретарь Е. КОЗЛОВ¹⁷

Док. 2. Телеграмма *стачечного комитета Союза паровозных бригад*¹⁸

В виду неудовлетворения до сего времени правовых и экономических требований Всероссийского профес[сио]нального союза паровозных бригад, выработанных Всероссийским съездом паровозных бригад 20-го мая принятых с небольшими изменениями в июне в трудовой комиссии при Министерстве путей сообщения, где участвовали представители всех заинтересованных ведомств и организаций¹⁹, и не проведенных в жизнь, несмотря на неоднократные переговоры с меняющимися Министрами путей сообщения²⁰, всячески уклоняющимися от прямого

ответа, — образовался стачечный комитет союза паровозных бригад.

Комитет просит редакции довести до сведения всех граждан, что с двенадцати часов ночи на 20-е августа в первую очередь в московском и петроградском узлах прекращается движение пассажирских поездов дальнего и ближнего следования. Дальние поезда, вышедшие с мест отправления 19 августа, следуют 20-го августа только до первой первоклассной станции, где и ожидают разрешения конфликта.

В ходу будут только почтовые поезда с воинскими чинами, под наблюдением союза паровозных бригад и местных советов раб[очих] и солд[атских] депутатов, при изъятии ими на то согласия.

Если до 12-ти часов дня 21-го августа требования не будут удовлетворены, приостановка движения распространяется на сборные, служебные и хозяйственные поезда.

На 22-е августа останавливаются все товарные и маневровые поезда и электрические станции Москва-Люблино и другие Курской дороги, представители которых вошли в стачечный комитет.

Воинские и санитарные поезда все время будут циркулировать.

Стачечный комитет²

*Док. 3. Протокол заседания
согласительной Комиссии представителей
ж[елезно]д[орожного] Съезда и Бюро Конференции
профессиональных ж[елезно]д[орожных] союзов²²,
состоявшегося 03.08.1917.*

Вследствие обращения делегации ж[елезно]д[орожного] съезда в Бюро Конференции профессиональных союзов с предложением о слиянии двух вышеуказанных демократических ж[елезно]д[орожных] организаций, Бюро Конференции изъявило единогласное согласие на слияние и совместно с представителями съезда составило согласительную комиссию, которая выработала основные пункты соглашения:

1) выработала примечания к § 1 Устава [ВЖС] в следующей редакции:

Члены союза могут образовывать професс[иональные] организации, как местные так и всероссийские, которые составляют секции при всех исполнительных органах Всеросс[ийского] ж[елезно]д[орожного] союза.

Постановления Секции, имеющие общий характер или затрагивающие интересы других профессий или групп членов Союза, могут быть приведены в исполнение только через общие органы Всеросс[ийского] ж[елезно]д[орожного] Союза с их согласия. Каждая професс[иональная] организация имеет свое Управление, которое ведет только дела[ми] чисто профессионального характера, касающиеся данной организации, а все вопросы общего характера или касающиеся нескольких професс[иональных] организаций передаются в органы Всеросс[ийского] ж[елезно]д[орожного] Союза. Соглашение професс[иональных] организаций с местными или центральными административными учреждениями допускается через соответствующие органы Всеросс[ийского] ж[елезно]д[орожного] Союза.

Уставы професс[иональных] организаций для согласия их с уставами Всеросс[ийского] ж[елезно]д[орожного] Союза издаются не иначе, как с согласия Центр[ального] Исполнительного Комитета Всеросс[ийского] Союза. На тех же основаниях могут быть образованы и другие секции групп железнодорожников, объединенных общими интересами;

2) освобождение служащих для работ в професс[иональных] секциях происходит за счет общей нормы, численное распределение освобождаемых между Комитетами и професс[иональными] секциями устанавливается делегатскими съездами;

3) ж[елезно]д[орожный] съезд вводит в Исполнительный Комитет Всеросс[ийского] ж[елезно]д[орожного] Союза решающим голосом представителей от каждого Всеросс[ийского] професс[ионального] союза;

4) все вопросы о професс[иональных] организациях должны быть согласованы в Исполнит[ельном] Комитете

Всеросс[ийского] ж[елезно]д[орожного] Союза, совместно с представителями профес[сиональных] Союзов.

Подписали:

Члены Согласит[ельной] Комиссии:

Председатель Всеросс[ийского] профес[сионального] Союза [кондукторских бригад] – ДОБЫТИН, от Всеросс[ийского] Союза состав[ителей], сцепщ[иков], стрелоч[ников], проводн[иков], сигналистов, семафорщиков, башмачников, ламповщиков и сторожей всех категорий по сл[ужбе] движения – Д.А.МИТКИН; от Всеросс[ийского] весов[ого] технич[еского] союза – В.СУСЛОВ; от Всеросс[ийского] паровозо-союза – Н.ФЕДОТОВ; от учредительного съезда

[Всероссийского профессионального союза младших служащих службы движения?] – А.К.ГАР;

Председатель Исполнит[ельного] Комитета Всеросс[ийской] ж[елезно]д[орожной] конференции, член ж[елезно]д[орожного] Отделения Центр[ального] Всеросс[ийского] Исп[олнительного] Комитета Советов²³ рабочих и солдатских депутатов – Н.ЛУТУГИН²⁴; Предс[едатель] [Обще] ж[елезно]д[орожного] Съезда – М.ОРЕХОВ²⁵

Док. 4. Получена телеграмма:

«Всем местным дорожным Правлениям проф[ессиональных] союзов; копия – Ц. всем Н. ЛМ²⁶ Москва 1 Кур[ская]. – Бюро конференции.

Товарищи! Причины, послужившие к расколу железнодорожников на Учредительном съезде в Москве, устранены. Все требования представителей объединяющихся проф[ессиональных] союзов Съездом удовлетворены. В целях единения, достижения и укрепления успеха намеченной революционной демократией, в лице железнодорожников, работы на пользу народа, в состав Центрального Исп[олнительного] Комитета вошли и представители от Всеросс[ийских] профес[сиональных] союзов.

Товарищи, к единению!..

Да здравствует Единый Всеросс[ийский] железнодорожный Союз!

Предс[едатель] проф[ессионального] союза
коммерч[еских] агентов передачи грузов
и осмотрщиков вагонов – БЕЛЯКОВ;
составителей, сцепщиков, стрелочников – МИТКИН²⁷;
технических бригад по вагонному делу – КУЗНЕЦОВ;
паровозо-союза – ФЕДОТОВ;
кондукторов – АШКИН;
весовщ[иков] технич[еских] – СУСЛОВ;
Предс[едатель] бюро Конференции
проф[ессиональных] союзов – КОБЫШКИН;
Председатель Учредит[ельного]
железнодорожного Съезда – ОРЕХОВ²⁸»

Док. 5. «Телеграмма 276а.

Москва Ник[олаевской] № 2769, 1917 г[од], 26/IX.

Вне всякой очереди и схемы.

По всей сети Российской жел[езной] дороги всем ЛН²⁹ районным местным и профес[сиональным] Стаечным Комитетам, всем Советам Рабочих и Солдатских и Крестьянских Депутатов, копия Ц и Н и всем железнодорожн[икам] как строящихся [так и] эксплоатац[ионных] ж[елезных] д[орог].

Постановлением ВИКЖЕЛЬ с один-два часов ночи с 26 на 27 [сентября] телегр[амма] наша № два три девять дробь один от два один девять отменяется и нормальная работа жел[езной] дороги восстанавливается в полном объеме подробное разъяснение передается дополнительно.

Номер три два Предс[едатель] Викжель Стаечн[ый] Гар, тов[арищ] Предс[едателя] Федотов, члены – Вакалинов, Ильичев, Добытин³⁰, Кравец, Шиханов, Секретарь Афанасьев, за председателя Викжель Малицкий»³¹.

*Док. 6. Отношение местного профессионального
комитета паровозных бригад 1-го участка
Северо-Западных железных дорог комиссару ВРК³²
при Варшавской железной дороге от 31.10.1917 года*

Комитет паровозных бригад 1-го участка просит принять меры по освобождению машиниста 1-го участка Сев[еро]-Западной жел[езной] дороги Ивана Матвеевича Исаева, арестованного на 22-й версте по Варшавской линии близ станции Александровская³³ 29-го числа в 7 часов вечера на паровозе «С.1».

За председателя ЯРНУТОВСКИЙ
Секретарь А.ДОБРЖАНСКИЙ³⁴

*Док. 7. Телеграмма
местного профессионального комитета паровозных
бригад 1-го участка Северо-западных железных дорог³⁵
21 час. 31 октября 1917 г.*

По постановлению общего собрания паровозных бригад 1-го участка С[еверо]-Западной [железной дороги] от 31 октября, доводим до сведения всех товарищей, что при исполнении служебных обязанностей, при следовании с поездом до станции Александровская на паровозе «С.1» 29 октября в 7 часов в[ечера], во время перестрелки, пропал машинист Иван Исаев. Просим, кто знает, где в настоящее время находится Исаев, сообщить в комитет паровозных бригад 1-го участка С[еверо]-За[падной] жел[езной] дороги. По слухам, Исаев арестован, направлен в Кронштадт³⁶.

Председатель ДОБРЖАНСКИЙ
Секретарь АДЕРИХИН

[Пометы на обороте:] «Вследствие отказа штаба округа³⁷ от доставки по адресам направлять комиссару Военных организаций Белякову».

«На распоряжение»³⁸.

Док. 8. Предписание³⁹

Военно-революционного комитета об освобождении из-под ареста машиниста И.Исаева. №2263. 1 ноября 1917 г.

Воен[но]-рев[олюционн[ый]] комитет предлагает Вам немедленно освободить из-под ареста машиниста Ивана Исаева и представить объяснение по поводу его ареста в Воен[но]-рев[олюционн[ый]] комитет⁴⁰ (Смольный институт, 3-й этаж, комната №17)

Председатель
Секретарь⁴¹

Док. 9. Заседание представителей професс[иональных] железнодорожных союзов от 27 ноября 1917 г.

Присутствовали: от Союза конторских служащих Цветков и Мазурин, от Паровозосоюза – Бармин и Федотов, от Союза кондукторских бригад – В.Михайлов, от союза стрелочников, составителей и сцепщиков Д.Миткин, от союза технических бригад по вагонному делу – Д.Коршаков и Сабилло, от весового технич[еского] союза – Суслов и Спивак, от союза коммерческих работников по передаче грузов – Е.Ожегов, от союза рабочих и мастеровых Моск[овского] узла – Амосов, от всеросс[ийского] союза агентов техниче-ско-распорядительн[ого] движения – Каменский.

Т[оварищ] Амосов информирует присутствующих, что собрание это по счету уже четвертое, и что цель его – создание из представителей всех проф[ессиональных] железнодорожных союзов постоянного органа, ставящего своей задачей поднятие профес[сионального] железнодорожного движения на должную высоту.

Т. Федотов – Проф[ессиональным] союзам необходимо объединиться, но не параллельно Викжелю, а в помощь ему, ни на какие съезды, кроме созываемого Викжелем не ездить, на Викжелевском же съезде необходимо выявить свое профес[сионалистское] лицо и проводить свои профес[сиональные] цели и задачи. Т.Амосов – Просит не касаться политических [вопросов], а только профессио-

нальных. Т. Бармин – Необходимо только приветствовать пожелание союза мастеровых и рабочих о создании бюро профессион[алистов]. Т. Суслов – Необходимо вести работу, создав бюро, затем, чтобы сделать Викжель профессиональным [по организационной структуре]. Т. Бармин – Бюро есть проводник профессионализма на жел[езных] дорогах, и если т. Федотов, как член правления паровозосоюза, говорит, что до всеросс[ийского] съезда железнодорожн[иков] не нужно создать бюро, то я тоже, как член правления паровозосоюза, утверждаю, наоборот, необходимо создать бюро до 15 декабря⁴². Т. Миткин. На дорогах создается много Викжелей поэтому наша экстренная задача, хоть одно единство железнодорожников – профессиональное сохранить. Т. Сабилло – присоединяется к т. Миткину.

Решено образовать бюро или объединенный комитет проф[ессиональных] жел[езно]дорожн[ых] союзов. Объединенный комитет составляется из представителей (по 2) от каждого правления проф[ессионального] союза, пленумом этого комитета должны являться полностью правления всех проф[ессиональных] союзов. Бюро ставит своей целью ведение подготовительных работ по проведению в жизнь на всер[оссийском] жел[езно]дор[ожном] съезде принципов профессионализма. Подготовка материалов к этому съезду и укрепление профес[сиональных] классовых жел[езно-]дор[ожных] союзов. Объединенный комитет составляется из союзов: 1) Паровозосоюз, 2) Союз стрелочн[иков], сцепщик[ов] и составителей, 3) Союз коммерч[еских] работников по передаче грузов, 4) Союз кондукторов, 5) союз весовой технич[еский], 6) Союз технич[еских] бригад по вагонн[ому] делу, 7) Союз технич[еско]-распорядительных агентов движения, 8) Союз мастеровых и рабочих Моск[овского] узла, 9) Союз конторских служащих, 10) Союз по грузообороту и пополняется механически вновь образовавшимися профес[сиональными] жел[езно]дор[ожными] союзами. Бюро создается в среду в 2 часа дня⁴³.

Председатель собрания
Секретарь⁴⁴

**Док. 10. «Господину Председателю
Дисциплинарного суда депо Цицикар**

Центральный дисциплинарный Суд профессионального союза⁴⁵ паровозных бригад К[итайской] В(осточной) жел[езной] дор[оги]⁴⁶, сообщает Вам о порядке рассмотрения дел, поступающих в участковые дисциплинарные Суды и направления их в случае протестов заинтересованных⁴⁷ лиц в центральный Суд.

1) Согласно постановления первого делегатского съезда паровозных бригад К.В.ж.д.⁴⁸ при разборе служебных поступков руководствоват[ь]ся существующей нормой взысканий на дороге⁴⁹.

2) При разборе дел о неявках на службу и вообще манкирования ею, в той⁵⁰ или иной форме – придерживат[ь]ся постановления делегатского съезда от 6 Января 1918 года⁵¹.

3) Во всех случаях участковые дисциплинарные Суды могут изменять те или иные пункты норм взысканий, повышая или понижая степень наказания или оправдывая подсудимого в зависимости⁵² от причин вызвавших проступок⁵³ или [от] тяжести его.

4) Служебные проступки разбираются совместно⁵⁴ администрацией.

5) Различные заявления о проступках подаются Н[ачальни]ку участка который направляет их в комитет паровозных бригад, последний передает их в участковый дисциплинарный Суд.

6) Участковые дисциплинарные Суды разбирают дела при наличии всех данных, резолюции суда должны быть строго мотивированными, заносит[ь]ся в протокольный журнал и объявляют[ь]ся под расписку заинтересованному⁵⁵ лицу.

7) В случае протеста на постановление участкового дисциплинарного Суда, заинтересованное⁵⁶ лицо подает этому же Суду мотивированное заявление, после чего участковый Суд со своим решением направляет [его] в центральный дисциплинарный Суд.

8) Срок апелляции⁵⁷ на постановление участкового Суда 7мь дней, – на постановление центрального дисциплинарного Суда 14ть дней.

9) Все дела направляемые в центральный дисциплинарный Суд должны адресоват[ь]ся на имя председателя Суда через местные и центральный комитеты паровозных бригад.

10) Все протокольные постановления Суда объявляются для сведения товарищам.

Председатель
центрального дисциплинарного Суда МОЖАЕВ
Секретарь ИВАНОВ
1 февраля 1918 года
Город Харбин №3»⁵⁸

*Док. 11. Протокол
Чрезвычайного Делегатского Съезда
Профессионального Союза Паровозных бригад
в Харбине от 15-го июня 1918 года*

Присутствовали: П.Ф.КУЗЬМИН, П.И.КАЛИНКИН, И.С.ЛЕБЗИН, И.Г.ФРОЛОВ, Н.Г.ЧЕКАН, Б.А.КАРАМАНЧУК, С.Г.ЖАЛНИН, Н.Н.ФИЛИППОВ, А.С.ТИМОШЕНКО.

1. СЛУШАЛИ: Предложение избрать президиум для предстоящего заседания Съезда.

ПОСТАНОВИЛИ: Избраны: – председателем ФИЛИППОВ, товарищ председателя ЛЕБЗИН, секретарем КУЗЬМИН.

2. СЛУШАЛИ: Доклад товарища Филиппова о положении дел Союза Сл[ужащих] Мастер[овых] и Рабоч[их] Кит. Вост.ж.д. в настоящее время и необходимости создания общего объединяющего органа Профессиональных Союзов⁶⁰.

ПОСТАНОВИЛИ: Приветствовать и присоединиться к постановлению Делегатского Съезда Мастеровых и Рабочих: «Главный дорожный Комитет должен быть восстановлен и состоять их представителей всех профессиона[льных] союзов.»⁵⁹

3. СЛУШАЛИ: Об организации объединяющего органа профессиональных союзов.

ПОСТАНОВИЛИ: Пред[о]ставить право Центральному Комитету объединиться с центральными комитетами

других Профессиональных Союзов с целью достижения, изложенного в параграфе 2 настоящего протокола, а также в случае необходимости общего выступления, с полномочиями вплоть до объявления забастовки. Последняя может быть объявлена только объединенным органом непосредственно только в случае невозможности собрать Делегатский Съезд объединяющихся Союзов.

4. СЛУШАЛИ: О работе Комиссий: паритетной, квартирной и продовольственной.

ПОСТАНОВИЛИ: Признать необходимым в интересах служащих работу перечисленных комиссий. Причем комиссии должны состоять из представителей всех профессиональных союзов.

5. СЛУШАЛИ: Об удовлетворении уволенных членов Глика, потерявших ради дела Союза службу на дороге.

ПОСТАНОВИЛИ: Выдать из средств Союза Служащих, Мастеровых и Рабочих Кит. Вост. жел. дор. Единовременное вознаграждение исходя из следующего расчета: за каждый год службы должен быть выдв\ан месячный заработок (в размере установленном Всероссийским Учреди[тельным] Съездом), с добавочными на дороговизну⁶¹ то есть по 325 руб[лей], в общей сложности вознаграждение во всяком случае, не должно быть менее 1500.

6. СЛУШАЛИ: О помощи уволен[ным]⁶² членам «Глика» машинистам: СИЛЮКОВУ, МОЖАЕВУ и ЧУМАКУ.

ПОСТАНОВИЛИ: Выдавать впредь до поступления их на службу ежемесячное содержание по декрету с добавкой на дороговизну (325 руб[лей]) из средств Паровозо-Союза.

7. СЛУШАЛИ: О зачислении машинистов СИЛЮКОВА, МОЖАЕВА и ЧУМАКА на Уссурийском Отделении Кит. Вост.ж.д.

ПОСТАНОВИЛИ: Выяснить обращением к администрации дороги возможность такого зачисления. Для выяснения вопроса делегировать к Начал[ьнику службы] Тяги и Управ[ляющему] дор[оги] машинистов С.Г.Жалнина и А.Н.Писарева. Передать дело о вознаграждении Кузнецова в Центральный Комитет [Паровозо-союза].

9. СЛУШАЛИ: Об обязанности участия в Союзе всех членов паровозных бригад.

ПОСТАНОВИЛИ: Съезд нашел необходимым внести в параграф 12 о составе Союза добавление: «Участие в Союзе должно быть обязательное»⁶³.

10. СЛУШАЛИ: О средствах Союза.

ПОСТАНОВИЛИ: Увеличить размер ежемесячных взносов членов, Паровозо-Союза с 0,5% до 1% согласно Устава Всерос[сийского] Профессионального Союза Паровозных Бригад⁶⁴.

11. СЛУШАЛИ: О наблюдающихся случаях несогласованности действий администрации с Уставом Союза.

ПОСТАНОВИЛИ: Указать администрации дороги на ненормальность такого положения и [о]необходимости строгого согласования Со[ю]за Паровоз[ных] бригад.

Примечание: в случае отказа со стороны администрации, Центральному Комитету предоставляется [право] действовать согласно параграфу 3 настоящего протокола.

12. СЛУШАЛИ: Об уплате за сверхурочные работы в 1918 году.

ПОСТАНОВИЛИ: Предложить Управлению дороги произвести уплату за св[ерх]урочные работы за Январь, Февраль, Март, Апрель и Май не позднее 20-г[о] Июля с [его] г[ода] и дальнейшую уплату производить регулярно каждый месяц⁶⁵.

13. СЛУШАЛИ: О выдаче бесплатных билетов и других видов довольствия, согласно оклада получаемого ныне жалования.

ПОСТАНОВИЛИ: Предъявить требования, предложенные на прошлом Делегатском Съезде⁶⁶.

14. СЛУШАЛИ: О суточных для исполняющих обязанности.

ПОСТАНОВИЛИ: Суточные должны быть оплачиваемыми по исполняемой должности.

15. СЛУШАЛИ: Об уплате сверхурочных дежурным кочегарам за 1917 и разницы содержания за исполнение обязанностей.

ПОСТАНОВИЛИ: Суточные должны быть уплочены по исполняемой должности.

16. СЛУШАЛИ: О выдачах со служащих дороги на нужды войны.

ПОСТАНОВИЛИ: Поручается Центральному Комитету навести справки в Управлении дороги о количестве детей и месте их нахождения.

17. СЛУШАЛИ: О желательности охранить за Союзом 4-ой страницы газеты «Труд».

ПОСТАНОВИЛИ: Признать необходимым поддержку газеты «Труд», принять меры к более широкому распространению газеты «Труд», вместе с тем Съезд поручает органу, объединяющему Центр[альные] Комитеты Профес[сиональных] Союзов изыскивать средства для сохранения за союзами 4-ой страницы газеты «Труд».

18. СЛУШАЛИ: О предлагаемом изменении оплаты труда паровозных бригад (переход на поверстные).

ПОСТАНОВИЛИ: По вопросу о предлагаемом переходе оплаты труда паровозных бригад поверстными, Съезд высказался отрицательно, признавая часовую оплату труда, примененную Всерос[сийским] Учредит[ельным] Съездом Железнодорожных Служащих⁶⁷ [как] наиболее отвечающую интересам паровозных бригад и не только не идущую⁶⁸ в разрез интересам дороги [но] и способствующим наибольшему продуктивному [и]спользованию труда паровозных бригад. Съезд поручает Центральному Комитету представить мотивированный доклад в Управление дороги по сему предмету.

В случае же насильственного проведения в жизнь поверстной оплаты труда, обсудить⁶⁹ на местах меры⁷⁰ противодействия, Съезд указывает на подачу заявлений о нежелании служить на других условиях, как на одно из таких средств.

19. СЛУШАЛИ: Об ограждении служащих со стороны военных отрядов.

ПОСТАНОВИЛИ: Добиваться всеми мерами от администрации дороги ограждения служащих от вмешательства чинов отрядов в их служебную жизнь.

Примечание: Командирование на фронт должно производиться только с согласия служащих дороги. Потребовать возвращения командированных на фронт против [их] желания.

20. СЛУШАЛИ: О тактике Центрального Комитета в связи с ответом администрации дороги на требования предъявленные Съездом.

ПОСТАНОВИЛИ: Ввиду того, что ожидать ответа от администрации Съезд не может, то представляет Центральному Комитету право действовать согласно параграфу 3 настоящего протокола.

21. СЛУШАЛИ: О доизбрании членов Центрального Комитета.

ПОСТАНОВИЛИ: Избраны председателем Центрального Комитета Н.Н.ФИЛИППОВ, товарищ председателя И.С.ЛЕБЗИН, секретарем Я.С.ЧИКИРЕВ, казначеем С.Г.ЖАЛНИН, член Н.В.ИВАНОВ и кандидатами: В.Ф.КОСТРИЧЕНКО и М.В.СМИРНОВ.

22. СЛУШАТЬ: Об избрании члена Дисциплинарного Суда вместо бывшего тов. МОЖАЕВА.

ПОСТАНОВИЛИ: Считать действительным членом Суда кандидата того же Суда Д.И.БЕЛОНОЖКИНА, вместо выбывшего К.Л.МОЖАЕВА.

Подлинный подписали:
Председатель Съезда Н.Н.ФИЛИППОВ
Товарищ председателя ЛЕБЗИН,
секретарь КУЗМИН⁷¹

*Док. 12. «Депеши стачечных комитетов
подлежат конфискации...»*

Постановление Совета рабочих депутатов Железнодорожного района Московского узла о борьбе против контрреволюционной агитации меньшевиков и эсеров среди железнодорожников от 28 июня 1918 г.

«Ввиду того, что на железных дорогах местами вспыхнули забастовки на почве контрреволюционной агитации меньшевиков и правых эсеров, играющих на чувстве голода трудящихся масс⁷², и образовались стачечные комитеты⁷³, которые подают бесплатные депеши с призывами к забастовке, и пользуются по линии паровозами для своих целей. Совет рабочих депутатов Железнодорожного района Московского узла постановил:

I. Воспрещается подача депеш и пользование железнодорожным техническим аппаратом стачечных комитетов.

II. Все воззвания и предписания стачечных комитетов не подлежат исполнению.

III. Воспрещается делегатам стачечных комитетов пользоваться специальными паровозами.

IV. а) депеши стачечных комитетов подлежат конфискации и должны быть немедленно представлены в Совет рабочих депутатов Железнодорожного района Московского узла; б) паровозы, на которых ездят специально делегаты стачечных комитетов, должны быть немедленно остановлены и задержаны.

V. Всем железнодорожным организациям. ЛН, ЛЧ⁷⁴, ЛМ, начальникам станций, военно-революционным комитетам и комиссарам железных дорог предписывается следить за неуклонным исполнением настоящего обязательного постановления.

VI. Не исполняющие этого обязательного постановления будут привлечены к ответственности.

VII. Вменяется в обязанность организациям и товарищам на местах немедленно сообщать в Совет рабочих депутатов Железнодорожного района Московского узла о всех событиях и настроении на местах по адресу: Красные ворота, дом бывш[его] Института благородных девиц и по телефонам: Городской – 1-63-17 и служебный: Москва-1, Курской ж[елезной] д[ороги], в Совет.

Председатель
Секретарь»⁷⁵

*Док.13. Протокол №61 экстренного собрания
паровозных бригад 7-го участка Тяги.
1-2.07.1918. 24 часа ночи.*

1.СЛУШАЛИ: Доклад Тов.Дроздова о предстоящей стачке⁷⁶.

ПОСТАНОВИЛИ: Доклад тов Дроздова принят к сведению – ввиду же получения сведения что забастовка не может пройти организованно, из-за опоздания получения инструкций от ПРАВЛЕНИЯ ПАРОВОЗО-СОЮЗА – ста-

чечный комитет распустить с заявлением что в случае на-
силия над железнодорожниками оставляем за собой СВО-
БОДУ действия⁷⁷.

Требуем чтобы экстренно было назначено расследова-
ние над товарищами Сл[ужбы] ДВИЖЕНИЯ ПО теле-
грамме комиссара ДЕСЯТНИЧЕНКО в присутствии пред-
ставителей их профессиональных комитетов, после како-
вого допустить их до службы.

2.СЛУШАЛИ: Доклад об аресте члена Паровозо-Сою-
за пом[ощника] маш[иниста] 1-го участка Тяги Сев[еро]-
Зап[адных] ж[елезных] д[орог].

ПОСТАНОВИЛИ: Выразить порицание комиссару
арестовавшему на станции ГАТЧИНО Вар[шавская]
тов.МАКАРОВА 30-го июня с[его] г[ода] и не имевшему
гражданского мужества сознаться в том делегации коми-
тета паровозных бригад – по выяснению вопроса о причи-
нах ареста и предложить ГЛ[АВНОМУ] ДОР[ОЖНОМУ]
КОМИТЕТУ убрать такого комиссара, так как после вы-
шеозначенного случая на авторитет в среде служащих он
ни в коем случае он рассчитывать не может.

Главный дорожный комитет просим СРОЧНО произ-
вести расследование и о результатах его известить К[оми-
те]т 7-го участка [паровозных бригад].

[От руки:] «Все ТСБ 172. 7/VII 18».

Председатель: [подп.]

Секретарь: [подп.]⁷⁸

Док.14. Отчет №5⁷⁹ Центрального Комитета
Паровозо-союза Петроградской сети М[осковско-]
В[индавско-]Р[ыбинской] ж[елезной] д[ороги]

За Октябрь 1918 года

Приход	Р[ублей]	К[опеек]
1. Перенос наличности к 1му октября	6808	36
2.24/X Получено за бумагу от тов[арища] Богданова	30	—
Итого поступлений	6838	36

<i>Расход</i>	<i>Р[ублей]</i>	<i>К[опеек]</i>
1. 3/Х Уплачено суточных денег за сентябрь Председателю Ц.К. тов Анисимову за 22 дня	330	—
2. Преобретено 7 экзempl[яров] Бюллетен[ь]- Воспрофжела №7-8	7	—
3. Преобретено 7 экзempl[яров] Журнала «Пут[ь]» №2	2	—
4. 13/Х Упложено суточных чл[ену] Ц.К. тов. Сункину за командировку на линию за 15 дней	225	—
5. 15/Х Упложено суточных Председателю Ц.К. тов. Анисимову с 1-го по 15-ое Октября за 15 дней	225	—
6. 24/Х Упложено за бумагу по счету Смирнова за 5ть стоп[ок] и 5ть пачек	167	60
7. Упложено суточных членам Съезда Паровозных Бригад Петроград[ской] сети М[осковско-]В[индавско-]Р[ыбинской] ж[елезной] д[ороги] по списку №1	3040	—
8. 27/Х Дополнительные суточные членам Ц.К. [по] спис[ку №11]. [Согласно] постанов[ления] 3-го Съезда Пар-Бриг Петрогр[адской] сети с 18/VI по 14/Х	2325	—
9. 28/Х Суточные членам Съезда Пар-Бриг по списку №2	300	—
Итого расходов	6621	60
Наличность кассы к 1-му Ноябрью	216	76
Баланс	6838	36

Казначей КРЕСТИКОВ
Председатель П.АНИСИМОВ
Секретарь [неразборчиво]⁸⁰

Док. 15. Протокол
Экстренного Заседания Комитета Паровозных бригад
7-го Участка от 5 ноября 1918 г.

[Штамп:] «Комитет Паровозо-союза 7-го участка Северо-западных ж[елезных] д[орог]».

Исх. №1310

6 ноября 1918г.

1.СЛУШАЛИ. Чтение обязательного постановления о манифестации 7-го Ноября.

ПОСТАНОВИЛИ. Принят[ь] к сведению и исполнению
2. СЛУШАЛИ. Просьбы тов[арища] Краава об отмене наказания наложенного предыдущим Заседанием.

ПОСТАНОВИЛИ. Объяснение считат[ь] неосновательным и прежнее постановление оставит[ь] в силе.

3. СЛУШАЛИ. О пом[ощнике] маш[иниста] Никитине в связи с предыдущим постановлением.

ПОСТАНОВИЛИ. Вопрос оставит[ь] открытым.

4. СЛУШАЛИ. Прощение ис[полняющего] об[язанности] кочегара Козича о представлении пробы на под[ручного?] слесаря.

ПОСТАНОВИЛИ. Дат[ь] пробу.

5. СЛУШАЛИ. О наложении взысканий О.К.Т.⁸¹ на членов Паровозо-союза помимо организации (на деж[урного] по депо Цуцкарева и приемщика праровозов Куйване). [От руки:] «Послано 12/XI октября за №994».

ПОСТАНОВИЛИ. Ввиду того что взыскание наложено без санкции органов Паровозо-союза просить через Т.С.Б.⁸² Комиссара Тяги пересмотрет[ь] его решение в присутствии члена Паровозо-союза, а также выработат[ь] инструкцию о порядке наложения взыскания на членов Союза в будущем, напоминая что инструкция эта в прошлом была выработана и утверждена Ц.К.Т.

6. СЛУШАЛИ. О[б] Амнистии.

ПОСТАНОВИЛИ. Ввиду предстоящего праздника Великой Октябрьской Революции – всех лиц, подвергшихся за проступки наказанию по постановлению Т.К.Б. – 783 и не отбывших такого или отбывающих в настоящее время от наказания освободит[ь] с 12 часов 6/XI.

ДА ЗДРАВСТВУЕТ ВЕЛИКАЯ ОКТЯБРЬСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ⁸⁴

Док. 16. «Повестка дня

Третьего делегатского съезда всероссийского профессионального союза паровозных бригад⁸⁵

1. Открытие Съезда по Уставу и избрание Мандатной Комиссии и Комиссии по сводке материалов с мест.

2. Доклад Мандатной Комиссии и избрание президиума.
3. Утверждение регламента.
4. Доклад Ревизионной Комиссии.
5. Доклад [Центрального] Правления о годовой деятельности.

6. Очередные задачи профсоюзного строительства на ж[елезных] дорогах по созданию единого Союза и положение в нем отдельных секций: их функции, взаимоотношения между собою и общим ж[елезно]д[орожным] профессиональным органом и средства существова[ния]»⁸⁶.

7. О членах Союза, переходящих на административные посты, и о взаимоотношениях их с органами Союза.

8. О[б] экзаменационной программе.

9. О фонде взаимопомощи и увековечении памяти товарища УХТОМСКОГО⁸⁷.

10. Доклад комиссии по сводке материалов с мест.

11. Смета на 1919 год.

12. Отношение к власти.

К вопросу 5-му повестки дня.

1. Общий обзор деятельности Правления и работ Всoproфжеля т[оварищ] ФЕДОТОВ.

2. Тарифно-нормировочный – т.ЯКОВЛЕВ.

3. Социального обеспечения – т.КЛИМИН⁸⁸ и содокладчик т.ФЕДОТОВ.

4. По организации т.ЛОЗОВСКИЙ⁸⁹ [и] содокладчик т.ЯКОВЛЕВ.

5. Конфликтный – т.КАТАРСКИЙ и т.БАРМИН.

6. Финансово-статистический т.КАЗАКОВ.

7. Экзаменационный и культурно-просветительный т.т.⁹⁰СУДАКОВ и НИКИТИН.

8. Хозяйственные заботы по созыву съезда т.т.СУДАКОВ и БОГДАНОВ.

Руководителями работ в комиссиях по сводке материалов с мест по вопросам:

Экономическо[му] и правовым т.ЯКОВЛЕВ.

Организации т.ФАЙБИШЕВ.

Конфликтный т.БАРМИН.

Финансовым т.КАЗАКОВ.

Мандатным и справочным по Съезду т.ЛЮБАРЦЕВ.

ПАРБРИГ»⁹¹

**Док. 17. Резолюция о секционном строении
будущего производственного союза**

«[...]»⁹² другие устраивали митинги, Тверь эти последние просят помочь им.

Голосовали «за» – 7; против – 8; воздержалось – 19.

Предлагается согласовать резолюции [Центрального] Правления и Петроградского Узла.

Тов[арищ] АНИСИМОВ говорит против резолюции Правления, он видит, что таким образом секции останутся автономными, как и теперь и принципа единого Союза не будет, получится Государство в Государстве, тов.АНИСИМОВ находит, что по этой резолюции слишком мало хотят дать новому Союзу, а хотят копить средства для своих собственных целей.

Ставится на голосование резолюция Правления ПАРБРИГА.

Голосовали «за» – 30; воздержалось – 4⁹³.

Резолюция принята.

Принятую резолюцию решено рассмотреть по пунктам, в случае изменения и поправок один высказывается «за» и один «против», если поправок нет принимается без голосования.

Резолюция Правления ПАРБРИГА принята Съездом:

«1) В целях большей продуктивности работы объединенных во Всеросс[ийском] Професс[иональном] Союзе железнодорожников, отдельные категории и профессии могут, как в центре, так и на местах объединиться в свои секции.

2) Секции имеют свои делегатские собрания и Съезды и свои исполнительные органы, которые ведут всю работу секций. Секции имеют свои внутренние уставы – инструкции и свою печать.

Примечание: 1) Всеросс[ийский] Жел[езно-]Дор[ожный] Союз вырабатывает общий устав для всех секций, как образец.

2) Члены органов секций избираются и утверждаются только съездами секций.

3) Секционные делегатские собрания и съезды устраиваются с ведома соответствующих органов Всеросс[ийского] Професс[ионального] Союза Жел[езно-]Дор[ожников], о чем последним сообщается заблаговременно с сопровождением программы работ съезда. Протоколы заседаний, копии препровождаются органами ВСПЖД⁹⁴.

4) В своей деятельности секция руководствуется следующими основными положениями: Секции не имеют права⁹⁵ самостоятельной тарифной политики. Все вопросы тарифа, улучшение правового и экономического положения, касающиеся всей корпорации труда объединенной [в] данной секции, равным образом другие вопросы принципиального общего характера, а также вопросы затрагивающие прямо или косвенно интересы других категорий труда, только предварительно разрабатываются секциями, но окончательную редакцию получают соответствующие органы ВПСЖД. Секции не имеют право активных выступлений, а равным образом самостоятельного представительства во всевозможных учреждениях.

5) Секция ведет работы подготовительного характера и играет роль вспомогательного органа в вопросах перечисленных в пункте 4-м. При техническом осуществлении тех или иных мероприятий одобренных ВСПЖД⁹⁶. При частичном нарушении тарифа и всевозможных конфликтах местного характера в вопросах касающихся в [основном⁹⁷] специфических особенностей данной профессии смещениях, перемещениях, командировках, а равным образом экзаменационных испытаниях своих членов имеет право самостоятельного представительства перед органами административного Управления жел[езной] дор[оги], как отделы ВПСЖД.

6) Секции не имеют право образовывать отдельные стачечные фонды. Если таковой и будет создаваться, то только он должен быть при Центральной Кассе Российского Жел[езно-]Дор[ожного] Союза.

7) Соответствующие органы ВПСЖД⁹⁸ в случае конфликтов с органами секций могут созывать Всеросс[ийский] Чрезвыч[айные] секционные съезды по нормам представительства согласно устава этих секций и на средства всеросс[ийского] Жел[езно-]Дор[ожного] Союза.

8) ВПСЖД имеет единый устав и единую регистрацию членов. Секции уже могут ставить на общих книжках свой штампель: секция паровозосоюза и т.д. Для всех членов союза вводится однообразная членская книжка.

Примечание: 1) Секция имеет право сохранить свои регистрации, членские книжки.

2) Каждый член секции обязан состоять членом Союза.

9) Все дела, затрагивающие устои труда и быта, той или иной категории, обсуждаются при обязательном участии представителей соответствующих секций.

10) Секции, как в центре, так и на местах, являются неразрывной частью союза; все делопроизводство по вопросам перечисленным в пункте 4-м ведется через общий союзный аппарат. По остальным вопросам, а также при отношении со своими местами секция устанавливает свое собственное делопроизводство за ее средства.

11) Для доплаты на содержание своего аппарата, для пополнения своих вспомогательных касс, секциям разрешается облагать своих членов дополнительными взносами в размере, установленном секционными съездами.

Примечание: Находящиеся сейчас, как в центре, так и на местах деньги у отдельных секций, остаются в распоряжении последних.

12) В интересах авторитетности решений союза местные, районные и окружные органы обязательно составляют из представителей разных секций. Районные, Окружные Всеросс[ийские] делегатские Съезды созываются на основах секционного представительства, с одинаковой для всех нормой представительства. Таковые Съезды созываются за счет Производственного Союза.

Если представитель какой-либо секции не прошел персонально в соответствующие орган союза (кроме центрального), то решение вопросов, касающихся этой секции производится только при непременном участии с решающим голосом представителя таковой. Тоже и при отсутствии по тем или иным обстоятельствам персонально прошедшего в орган союза члена секции.

13) Член секции, персонально выбранный Всер[оссийским] общим Жел[езно-]Дор[ожным] съездом в Цент-

ральный Орган ВПСЖД периордически⁹⁹ информирует Центральное Правление своей секции о своей работе. Правление секции, недовольное работой и линией поведения этого члена, не имеет права отзыва последнего, но приняв соответствующее решение с порицанием его деятельности не менее как 3/4 голосов, доводит об этом до сведения, как Центрального Органа ВПСЖД, так равным образом и всех членов своей секции.

14) Если 2/3 секции¹⁰⁰ заявит соответствующему органу союза требование созыва съезда, последний должен созвать [съезд] не позднее как чрез месяц со дня поступления заявления.

15) Каждый член органов секций и производственного союза должен администрацией дорог считаться, как временно откомандированный с сохранением за ним прав по службе и места при возвращении в первобытное состояние, содержание же идет за счет органов союза и его секции.

16) Члены органов союза, не несущие специальных функций, требующих в силу этого освобождения от работы на дороге, должны оставаться при исполнении служебных обязанностей с доплптой им в случае потери времени на секционную работу»¹⁰¹.

Док. 18. Резолюция съезда паровозных бригад

«На 3-м Всероссийском Съезде паровозных бригад, в котором принимают участие 23 дороги, при обсуждении вопроса о правовом положении железнодорожников, из докладов с мест выяснилось, что за истекший год паровозники подвергались целому ряду насилий, оскорблений, истязаний и убийств, при исполнении служебного долга, как со стороны озверевшей толпы, так и отдельных безответственных лиц. Со всех концов Советской России поступают жалобы на бессмысленные преследования паровозников. Увольнение без вины, выселение из квартир, угроза оружием, аресты, расстрелы без суда и следствия стали бытовым явлением. Все это вносит страшное озлобление в среду паровозников, дезорганизует транспорт и ставит революцию перед реальной угрозой оставления работ квалифицир[ованными] рабочими.

Положение на жел[езных] дорогах чрезвычайно на-
пряжено.

В принятой резолюции признано необходимым безот-
лагательное проведение следующих мероприятий:

1) Железнодорожное ЧК¹⁰² должны быть распущены и
прекращены аресты без предъявления вины и расстрела
без суда и следствия.

2) Беспощадно предавать суду агентов [власти], кото-
рые совершают преступления по отношению к революции.

3) Предавать гласному суду железнодорожников, со-
вершивших преступление, как политические, так и по
должности.

4) Необходимо указать Центральной власти, что ее де-
креты, которыми охраняется правовое положение желез-
нодорожников, на местах не исполняются и местными ор-
ганами власти перетолковываются по своему.

5) Необходимо срочно принять решительные меры для
точного проведения в жизнь всех изданных по правовому
вопросу декретов»¹⁰³.

**Док. 19. «Выписка из протокола
общего собрания членов пар[овозо]-союза депо Бухэду
К.В.Ж.Д. состоявшегося 26 июня 1920 года**

Цицикар. Присутствовало 51 чел[овек].

Слушали пункт] 2.

Об увольнении членов союза служащих дороги по бо-
лезни по истечении трех дней.

Постановили на пун[кт] 2.

Протестовать против введения такого распоряжения
начальн[иком] Запад[ного] Отдел[ения дороги] как осно-
ванного «на уставе временного положения о временных
поденных служащих», изданного в 1916 году теперь
ан[н]улированного и непримиримого к поденным служа-
щим вообще и тем более прослужившим по несколько лет
непрерывно, как это было с членами союза Грезиным и
Ковалем которые [были уволены] по истечении трех дней
болезни [хотя] и [являлись] фактически освобожденными
врачом от службы на сроки свыше трех дней. Централь-

ный комитет просит¹⁰⁴ п[о]держать наше требование об отмене этого распоряжения, как незаконного.

Слушали пун[кт] 3.

О введении сменного дежурства по всем отраслям труда службы тяги и об отмене маневровых паровозов на стан[циях] оборотных депо

Постановили по пун[кту] 3.

Протестовать против такого распоряжения Началь[ника] Запад[ного] Отд[еления] как ан[н]улирующего 8 час[овой] рабочий день и вводимого только на Запад[ном] Отд[елении] по личной инициативе начальн[ика] этого отд[еления] как это было ранее и с отменой наборщиков топлива, каковые существуют и до сих пор на друг[их] Отдел[ениях]. Введение двух сменного дежурства по всем отраслям труда службы тяги, (дежурства и маневры при депо, маневры на станциях, дежурные кочегары, стрелочники сторожа и проч[ие]) и отмена маневровых паровозов на ст[анциях] оборотного депо, увеличивает число часов работы пар[овозных] бригад и уменьшает отдых, а потому вредно отразится на продуктивности работы служащих, а так же и послужат во вред делу дороги. Отмена трехсменного дежурства¹⁰⁵ не может¹⁰⁶ мотивироват[ь]ся даже сокращением движения, так как на Запад[ном] Отд[елении] имеется ежедневно минимум три пары поездов и почти всегда более этого. Происходящее же за последнее время массовое увольнение самих служащих, увольнение их администрацией и нецелесообразное сокращение штатов на Запад[ном] Отд[елении] поставили в очень тяжелое условие, в отношении нормы работы и отдыха оставшихся на службе, отмена же трехсменного дежурства еще более ухудшит это условие, и еще более будет наблюдаться уход служащих со службы, а потому собрание настаивает перед Центр[альным] Комит[етом] Паровозо-союза] всеми мерами добиваться отмены этого распоряжения Началь[ника] Запад[ного] Отд[еления].

Слушали пункт 4.

О введении сквозной езды для пассажирских и товарных пар[овозных] бригад на соседние участки.

Постановили на пун[кт] 4.

Протестовать против такого введения, так как этим увеличиваются часы работы и уменьшается отдых, увеличивается фактический труд.

Продолжительное отсутствие из дома и плохое и сухое питание, развивающее ослабление организма и вызывающее заболевание, увеличение материальных расходов при низкой¹⁰⁷ оплате труда и переутомление, вредно отразятся как на работе, так и на работниках.

Слушали пун[кт] 6.

О повышении заработной платы пар[овозным] бригадам.

Постановили на пун[кт] 6.

В виду вздорожания жизни существовать на получаемое содержание невозможно а потому просим Цент[ральный] Комитет принять зависящие от него меры к увеличению содержания. Причем необходимо перейти¹⁰⁸ к [по]часовой оплате труда.

Слушали пун[кт] 9.

Заявление членов собрания о необходимости отсылки выписки некоторых пунктов настоящего протокола в паровозо-союз депо Хайлар и Цицикар для согласованности действий, а так-же и об отсылке настоящего протокола через Объединен[ное]¹⁰⁹ Бюро профес[сиональных] союз[ов] К.В.ж.д. в Центральный Комитет пар[овозо-]союза.

Постановили на пун[кт] 9.

В виду важности настоящего протокола для паров[озных] бригад Западн[ого] Отдел[ения] собрание считает необходимым направить протокол в Центральный Комитет пар[овозо-]союза через Объединен[н]ое Бюро профес[с]ион[альных] союзов К.В.ж.д. надеясь что Объединенное Бюро зачитав его, согласованными действиями с Цент[ральным] Комит[етом] поможет привести в исполнение наши требования. Выписки пунктов протокола 2,3,4,6,9 направить в пар[овозо-]союз депо Хайлар и Цицикар через Комитет пар[овозо-]союза депо Бухэду с отчислением об обсуждении указанных пунктов и согласованности действий.

Настоящая выписка с подлин[н]ого что удостоверяется. *¹¹⁰

**Док. 20. «Протокол заседания
Центрального Комитета ПАРОВ[ОЗО]СОЮЗА
от 17 ноября 1920 года**

ПРИСУТСТВОВАЛИ НА ЗАСЕДАНИИ: председа-
тел[ь] Левушкин, секретар[ь] Кузнецов, члены ком[ите-
та] Гальченко, Чикирев, Смирнов.

СЛУШАЛИ. Заявление комитета депо Хайлар за №33
10/XI-20 г[ода].

ПОСТАНОВИЛИ. 1) Заслушав заявление комитета
Пар[овозных] Бриг[ад] депо Хайлар, о дезорганизующих
членах, предоставляется право комитету на местах в каж-
дом отдельном случае сообщат[ь] в Ц.К. об исключении
членов из союза с мотивированным объяснением, при чем
об исключенных членах будет сообщаться по всей линии.

1а) Но так как Ц.К. из данных работы ко[мите]та депо
Хайлар усматривает крайне тяжелую работу его, и вооб-
ще трудную работу

комитетов на местах, внов[ь] призывает товарищей к
сплоченной, стойкой и выдержанной работе, что единст-
венно при настоящих условиях укрепит дисциплину сою-
за и даст возможность[ь] достиг[ь] тех прав к которым мы
стремимся.

СЛУШАЛИ. Об экзаменах.

ПОСТАНОВИЛИ. В виду того что эти экзамены явля-
ются периодическим испытанием технических служб, в
форме проверки знаний вообще, а посему Ц.К. предлага-
ет товарищам не уклоняться от таковых. В случае каких
либо осложнений срочно сообщит[ь] в Ц.К.

СЛУШАЛИ. Об отношении Совета производственных
Союзов полосы отчуждения¹¹¹ за №143.

ПОСТАНОВИЛИ. Ознакомившись с проектом устава
железнодорожных Произ[водственных] Союзов Ц.К. счи-
тает необходимыми внести в него существенные поправки
[и] изменения, почему впред[ь] до переработки устава в
желательном смысле для Пар[овозо-]Союза, воздержива-
ется¹¹² от вступления в указанный срок, при чем желая
имет[ь] мнение линии, просит местные комитеты
Пар[овозо-]Союз[а] ознакомит[ь]ся с проектом устава (ка-

ковые разосланы по Райкомам) и свои заключения об изменении срочно выслат[ь] в Ц.К. При этом Ц.К. считает главным препятствием к вступлению в производственный союз полнейшее умаление самостоятельной жизни Пар[овозо-]Союза, но вместе с тем находит возможным продолжат[ь] работу в Райкомах на прежних представительных началах от профессиональных союзов, внося плату по циркулярному распоряжению Ц.К. от ___ чис[ло] ___ мес[яц] за № ___ и 2) Просит[ь] Совет Союзов выслат[ь] исправленный устав для детального его рассмотрения и внесения поправок, в виду того что совместно с инструктором товар[ищем] Рубенчиком рассмотрение не закончено.

СЛУШАЛИ. Отношение комитета депо Хайлар.

ПОСТАНОВИЛИ. Просит[ь] Объединенную Конференцию¹¹³ ходатайствовать[ь] перед Китайскими властями об освобождении из под ареста членов Пар[овозо-]Союза арестованных в связи со взрывом бомбы в конторе 1-го уч[астка] сл[ужбы] Тяги.

СЛУШАЛИ. Об Ис[полняющем] об[язанности] машиниста депо Чжалантунь товарище гановском.

ПОСТАНОВИЛИ. Объяснит[ь] Нач[альнику] Сл[ужбы] Тяги и просит[ь] его о восстановлении [Огановского] по службе.

Председатель Комитета Паровозных Бригад
СМИРНОВ

Секретарь (И.КУЗНЕЦОВ?)¹¹⁴

[От руки:] Исходящий 12/XI-1920 №330
24.02.2005.

Примечания:

1. В Северо-Западные железные дороги входили Балтийская и Варшавская линии.

2. Видимо, речь об Общежелезнодорожном съезде, который проходил в Москве 15.07 – 25.08.1917. Ожидалось, что съезд, среди прочего, разработает новые условия труда и быта железнодорожников (в том числе для машинистов – в секции Службы тяги Трудовой комис-

сии съезда), а также определит принципы деятельности профессиональных союзов в отрасли.

3. Ныне город Даугавпилс в Латвии.

4. Скорее всего, речь идет об учрежденной машинистами Сберегательно-вспомогательной кассе при Паровозосоюзе Северо-Западных дорог. В противном случае съезд не мог бы принять решения о беспроцентных ссудах.

5. В сентябре 1917 года постановлением Временного правительства при Министерстве путей сообщения было создано Центральное продовольственное бюро, которому подчинялись учреждаемые при управлениях дорог Главные железнодорожные комитеты и, на местах, линейные продовольственные комитеты. Министерством (в советский период – Наркоматом) производилась заготовка продуктов, которые затем по указанной схеме распределялись по дорогам (Единство. – Пг. – 1917. – №151. – 29 сентября. До сентября 1917 года продовольственные комитеты на железнодорожном транспорте действовали, видимо, при управлениях дорог.

6. В тексте: «муку».

7. В параграфе 18 Устава Всероссийского Паровозосоюза говорилось: «Члены союза паровозных бригад на административные должности должны назначаться только из лиц предлагаемых местной организацией бригад, так как к таковым только может иметь доверие организация».

8. Видимо, речь о членах артели ответственного труда. В функции последней входила транспортировка денежных сумм, причитающихся служащим в качестве жалованья, а также выдача жалованья на участках.

9. Видимо, речь о выдаче материальной помощи машинисту из средств профсоюза или Сберегательно-вспомогательной кассы.

10. В документе для текста оставлено пустое место.

11. Секретарем Паровозосоюза Северо-Западных дорог был машинист Е.Козлов. Как можно понять из текста, его должность в союзе была освобожденной.

12. По крайней мере, с конца 1917 года и до 01.12.1918 командировочные членам руководящих органов и делегатов профессиональных союзов на железных дорогах оплачивались МПС – НКПС (Воля и думы железнодорожника. – М. – 1918. – №85. – 13 дек.)

13. Слова «после сдачи экзамена» напечатаны дважды.

14. Зачеркнуто.

15. Возм. имеется в виду Крюков.

16. Возм. имеется в виду Герман.

17. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга. Ф.7592, Оп.1, Ед. хр. 2, л.1–2. Машинописная копия. Публикуется впервые; далее – ЦГА СПб...

18. К редакции газеты «Русское слово» получила эту телеграмму ночью 15.08.1917.

19. Имеется ввиду Комиссия по улучшению быта железнодорожных служащих при МПС. В начале апреля 1917 года по просьбе Министра путей сообщения Н.В.Некрасова эту комиссию возглавил только что вернувшийся из эмиграции Г.В.Плеханов. Выработанные ею «Плехановские прибавки» были недостаточными, что с момента их принятия вызвало недовольство железнодорожников и поток жалоб и прошений на имя Плеханова. В результате Плеханов был вынужден заявить, что комиссия, «сделав все, что было в ее силах, давно уже прекратила свое существование. Все обращения со стороны железнодорожников, касающиеся прибавки жалования и проч[его], должны быть направлены в Министерство путей сообщения» (Единство. – Пг. – 1917. – №106. – 3 авг.).

20. После отставки Н.В.Некрасова 02.07.1917 с поста Министра путей сообщения, его занял П.П.Юренев.

21. В связи с тем, что 19 августа ряд требований машинистов был удовлетворен, в самый последний момент стачка была «отсрочена на неопределенное время» (Газета для всех. – М. – 1917. – 355. – 20 авг.) См.: «Воля и думы железнодорожника», – М. – 1917. – №35. – 19 авг. – «Русское слово». – М. – 1917. – №186. – 15–28 авг.

22. Эта конференция проходила 20.07 – 05.08.1917 в Москве параллельно с Общежелезнодорожным съездом. Она была организована железнодорожными профессиональными союзами, делегаты которых не были на съезде с правом решающего голоса. Обвинив съезд в дискриминации членов профессиональных союзов и отказав ему в праве именоваться Общежелезнодорожным, конференция заявила о намерении создать общенациональное объединение профсоюзов. Постоянное Бюро конференции начало подготовку к Всероссийскому железнодорожному профессиональному съезду, который был намечен на 01.10.1917.

23. В тексте ошибочно: «Совета».

24. В тексте ошибочно: «Лутухин».

25. «Наш журнал», 1917. – Тверь. – №1. – сентябрь. – с.12.

26. Обозначение местных комитетов железнодорожных профсоюзов

27. В тексте ошибочно: «Маткин».

28. «Объединение – Воля и думы железнодорожника». – М. – 1917. – №38. – 31 авг.

29. Обозначение Дорожных (Главных Исполнительных) комитетов ВЖС, затем Дорпрофсожей.

30. В тексте ошибочно: «Добрятин».

31. «Профессиональное движение на Московско-Казанской железной дороге. 1917-1927гг.», Москва. – 1928. – с. 15.

32. Петроградский Военно-Революционный Комитет (ВРК) при Петросовете был создан на основании решения Исполкома Петросовета от 12.10.1917 для свержения Временного правительства и передачи власти Советом рабочих и солдатских депутатов. Почти полностью состоял из большевиков и левых эсеров. Для осуществления контроля за важнейшими объектами города, учреждениями, предприятиями и воинскими частями Петроградский ВРК направлял на них своих полно-

мочных представителей-комиссаров, которые в своих действиях опирались на вооруженные отряды красногвардейцев, а также «революционных» солдат и матросов.

33. Станция была занята красногвардейцами 30.10.1917, о чем в Викжель поступило сообщение в 23.30 того же дня (Новая жизнь. – Пг. – 1917. – №168. – 31 окт./13 нояб.).

34. Петроградский Военно-Революционный комитет. Москва. – 1966. – т.1 – с.473. Прим. на: ЦГАОР СССР. – Ф.1236. д.5. л.47. – рукописный автограф. – далее – Петр. ВРК...

35. Телеграмма адресована Петроградскому ВРК, ВЦИК, Викжелю, Главному дорожному комитету, профсоюзным комитетам, Центрофлоту, Центробалту и всем военным организациям.

36. Исаев после ареста находился в Морской следственной тюрьме г. Кронштадта (см. д.5, л.46 и об.). Туда же отправляли пленных юнкеров; список их смотрите: Единство. – 1917. – №175. – 35 окт.

37. Офицеры и служащие штаба Петроградского военного округа не признавали Советскую власть и распоряжений ее органов.

38. Петр. ВРК (с. 473; прим. на: ЦГАОР СССР ф. 1326, д. 5, л. 39. Телеграфный бланк.)

39. В документе зачеркнуто: комиссару Моск[овско] – Виндавской жел[езной] дороги.

40. В соответствии с позицией «нейтралитета» ВЖС и Паровозосоюза, паровозные бригады в октябре 1917-январе 1918 года нередко отказывались от перевозки воинских эшелонов сторон, развязавших в России гражданскую войну. Видимо, арест машиниста Исаева красногвардейцами был связан с отказом выполнить какой-либо их приказ.

41. Петр. ВРК, с.500, прим. на: ЦГАОР СССР, Ф. 1236, д. 5, л. 43. Отпукс.

42. Видимо, до 2-го Чрезвычайного железнодорожного съезда, который открылся 19 декабря.

43. Подоплека разногласий по вопросу о времени и способе объединения железнодорожных профсоюзов такова. Большевики (чью точку зрения отстаивал на заседании 27 ноября А.М.Амосов) были озабочены серьезным противодействием Викжеля их попытками поставить под свой контроль железные дороги страны. Поэтому они стремились максимально ослабить Викжель, прикрывшись профессионалистской идеей создания железнодорожного профобъединения («Бюро»), чтобы противопоставить его Викжелю еще до 2-го Чрезвычайного железнодорожного съезда. Противники большевиков (чья позиция выражена Н.И.Федотовым) настаивали на ином варианте: «сделать Викжель профессиональным», работая внутри него и не раскалывая его. Как видно из протокола заседания 27 ноября, был принят компромиссный вариант: создать Бюро профсоюзов, которое должно провести подготовительную работу по «выявлению» на 2-м железнодорожном съезде своего «профессионалистского лица». В развитие этого решения, 2 декабря в Москве прошло заседание центральных правлений всероссийских железнодорожных профсоюзов, принявшее «Положе-

ние о Совете всероссийских профессиональных союзах». На этом заседании присутствовал член ЦП Паровозосоюза И.С.Бармин («нетерпеливый» профессионалист), но, как видно, без полномочий от своего союза. В состоявшихся затем 1-м пленарном заседании Совета, а также заседании Бюро Совета 11 декабря Паровозосоюз также не участвовал. (Наш журнал. – Тверь. – 1917. – №5. – декабрь. – с. 4–6; №6. – декабрь. – с. 1). Видимо, следствием позиции, высказанной Федотовым 27 ноября явился отказ Паровозосоюза от участия в Бюро профсоюзов ради сохранения единства внутри Викжеля вплоть до 2-го железнодорожного съезда.

44. «Наш журнал». – Тверь. – 1917. – №5. – декабрь. – с. 3–4.

45. В тексте: «саюза».

46. Центральный дисциплинарный Суд Паровозосоюза КВЖД был создан на основании соответствующего положения, принятого 2-м Всероссийским съездом Паровозосоюза (ноябрь 1917 года).

47. В тексте: «за интересованных».

48. Съезд состоялся в июне 1917 года.

49. В тексте: «на дороги».

50. В тексте слитно: «второй».

51. Съезд установил следующий порядок взысканий для паровозных бригад: 1. строгий выговор с предупреждением о смещении в нижеследующую категорию (машинист – помощник машиниста и слесарь, исполняющий его обязанности – кочегар – рабочий); 2. смещение в эту категорию на 204 часа; 3. то же на 408 часов; увольнение (РГИА. Ф. 323. об. 3 д. 11. л. 34 – 34об.).

52. В тексте слитно: «взависимости».

53. В тексте: «простопук».

54. В тексте: «со вместию».

55. В тексте: «за интересованному».

56. В тексте: «за интересованное».

57. В тексте: «апелляции».

58. Российский государственный исторический архив, Ф.323, д.11, л.37–38об. Рукопись. Фиолетовые чернила. Орфография старая. Публикуется впервые. Деле – РГИА...

59. Ранее на дороге действовал Главный исполнительный комитет (ГЛИК) Союза железнодорожных служащих КВЖД, являвшегося отделением ВЖС. За стачку 16.05.1918, объявленную ГЛИКом в знак протеста против власти, не способной остановить политических убийств (убийство А.С.Уманского), ГЛИК был распущен властями 19.05.1918, а его члены уволены с дороги. Профсоюзы КВЖД безуспешно пытались восстановить единый комитет.

60. В тексте: «Профессионального Союза».

61. Речь об установленных комиссией при МПС под руководством Г.В.Плеханова т.н. «плехановских прибавках» (индексации жалованья), которые железнодорожники получали до 28.08.1918, когда управляющий делами КВЖД генерал Д.Л.Хорват их отменил.

62. Вторая «н» вписана от руки.

63. В § 12 Устава Всероссийского Паровозосоюза говорилось: «Членами союза должны быть паровозные машинисты, их помощники, деповские и поездные кочегары и все исполняющие эти должности, а дежурные по депо и машинисты-наставники только выборные». Такая формулировка допускала двоякое толкование: «должны быть [все?] машинисты и т.п.», или «должны быть [только?] машинисты и т.п.». Указание на «всех» исполняющих должности ситуацию не проясняла. Паровозосоюз, естественно, был заинтересован в поголовном членстве своей корпорации в союзе, чему способствовали, в частности, назначения через союз на должности и поезда, а также союзные дисциплинарные суды.

64. В первой редакции Устава Всероссийского Паровозосоюза устанавливался фиксированный взнос – 20 копеек (§ 36). 2-й Всероссийский съезд Паровозосоюза, видимо, установил 1%-ный взнос.

65. Многомесячные задержки с оплатой сверхурочных были в 1918 году на всех дорогах России, независимо от цвета властей.

66. На январском съезде Паровозосоюз КВЖД постановил: «Поручить Центральному Комитету ходатайствовать, чтобы машинистам и помощникам машинистов, а также их семьям выдавать бесплатно билеты II-класса» (РГИА. Ф. 323. Оп. 3. д. 11. л. 35).

67. Имеется ввиду Общежелезнодорожный съезд (июль-август 1917 года).

68. В тексте: «идущую».

69. В тексте: «опсудить».

70. Слово вписано от руки.

71. От руки приписано: «С подлинным верно Секретарь Чикирев»; см.: РГИА, Ф. 323, Оп. 3, д. 11 л. 53–54об. Машинопись, заверенная копия. Орфография старая. Публикуется впервые.

72. В последней декаде июня 1918 года только на железных дорогах Центральной России прошло не менее дюжины экономических и политических стачек. Бастовали также торгово-промышленные служащие Нижнего Новгорода, Обуховский (Питер), Сормовский и Кулебацкие (Нижегородская губерния), Брянский (Бежица под Брянском), Оружейный и Патронный заводы (Тула), фабрика Жако (Москва), Вологодские железнодорожные мастерские и т.д. Общее число стачечников в те дни достигало 80000 человек. Наивысшего размаха достигло и движение Чрезвычайных Собраний уполномоченных от фабрик и заводов, поставившее себе целью свергнуть Совнарком путем Всеобщей политической стачки протеста, намеченной на 02.07.1918.

73. При Центральном стачечном комитете, избранном Чрезвычайным собранием уполномоченных от фабрик и заводов Петрограда (ЧСУФЗП), около 26.06.1918 была организована железнодорожная секция, в которую вошли представители от Николаевской, Северо-Западных, Московско-Виндаво-Рыбинской и Приморской железных дорог. Коммунисты выискивали и арестовывали членов этой секции на всех дорогах, чтобы к дню 2 июля обезглавить и раздробить движение.

74. Обозначение Районных исполнительных комитетов ВЖС.

75. «Упрочение Советской власти в Москве и Московской губернии (Документы и материалы). – Москва. – 1958. – док.99. – с 130–131. – Прим. на: ГАОР МО. – Ф. 177. – Оп. 1. – д. 34. – л. 23. – Заверенная копия».

76. Имеется ввиду Всеобщая политическая стачка протеста 2 июля, к которой призвало Чрезвычайное собрание уполномоченных от фабрик и заводов Петрограда (ЧСУФЗП). В назначенный день она охватила несколько сотен предприятий и заведений в разных городах страны (полная стачка в Рыбинске, частичные на ряде дорог, коллективные в Питере – до 33 тысяч участников, Туле, Нижнем Новгороде, Брянске и т.д.), однако в тот же день была завершена. Цель ее: отставка Совета Народных Комиссаров во главе с В.И.Лениным – достигнута не была.

77. 30 июня Дроздов выступил от имени Всероссийского Паровозосоюза на собрании представителей железнодорожных комитетов Петроградского узла в Смольном, большинство на котором составляли большевики: «Диссонансом прозвучала в собрании речь представителя паровозных бригад Дроздова, заявившего, что он имеет наказ протестовать против советской власти, прибегающей к расстрелам непокорных рабочих. «Паровозники, – говорит он, – против всякого насилия, откуда бы оно ни шло. Они принципиально не против советской власти, но готовы примкнуть к забастовке, если этого потребует [их] профессиональный союз». Дроздова буквально заклевали большевистские ораторы, а глава Петросовета Г.Е.Зиновьев сказал: «Паровозники протестуют против смертной казни, но ее не будет, как только закончится борьба с белогвардейцами, а теперь она является оружием против тех, кто десятками тысяч расстреливают рабочих. Вообще требования паровозников являются не профессиональными, а обнаруживают сторонников буржуазии. Стачка 2 июля определит вполне – кто стоит за Советскую власть и кто за буржуазию и за Колчака. Такое самоопределение желательно Советской власти, которая хочет знать своих врагов, чтобы беспощадно бороться с ними» (Мысли железнодорожника. – Пг. – 1918. – №25. – 7 июля/24 июня. – с. 1–2).

78. ЦГА СПб. Ф.7592. Оп. 1. д. 7. л. 1. и Об. Машинопись. Публикуется впервые.

79. Публикуется со всеми ошибками и опечатками.

80. ЦГА СПб. Ф.2341. Оп.1 Ед.хр.2. л.7. машинописный текст. Публикуется впервые.

81. ОКТ – обозначение комиссара Службы тяги.

82. ТСБ – обозначение Дорожного комитета (ЦК, правления) Паровозосоюза.

83. ГKB – обозначение Участкового комитета Паровозосоюза.

84. ЦГА СПб. Ф.7592. Оп.1. Ед.хр.7. л.2. машинописный текст. Публикуется впервые.

85. Съезд был назначен на 17.01.1919 (Воля и думы железнодорожника. – М. – 1918. – №86. – 17 дек.). Папка с частью материалов съезда (ЦГА СПб. Ф. 7592. Оп.1. д. 13) начата 25-го и закончена 28-го

января 1919 года. Резолюция о положении на железных дорогах была опубликована 28 января (см. ниже). Отсюда следует, что съезд проходил, видимо, 25–27/28.01.1919.

86. Этот пункт был наиболее важным, так как от позиции 3-го съезда зависело, существовать ли Паровозосоюзу дальше как организации или раствориться в едином производственном железнодорожном союзе, который должен был быть создан на февральском 1-м Всероссийском Съезде железнодорожных профессиональных союзов.

87. А.В.Ухтомский – машинист. Член Партии социалистов-революционеров (эсеров). В 1905 году лидер паровозных бригад Московско-Казанской железной дороги во время Всеобщей железнодорожной политической стачки, вырвавшей у Царя Манифест 17 октября. Расстрелян царскими карателями 17.12.1905 в Люберцах при подавлении Декабрьского вооруженного восстания в Москве.

88. Видимо, представитель Всопрофжеля.

89. С.А.Лозовский был секретарем Всопрофжеля и, являясь Председателем РСДРП (и), руководил влиятельной группой социал-демократов-интернационалистов во Всопрофжеле. Кроме того, на только что, 25.01.1919, окончившемся 2-м Всероссийском съезде профсоюзов, он был избран в состав ВЦСПС (чуть позже прошел в Президиум ВЦСПС). «Федералистский» проект объединения железнодорожных профсоюзов в единый производственный союз принадлежал Лозовскому. О ходе подготовки к объединению он и должен был сделать доклад на 3-м съезде машинистов.

90. Аббревиатура «т.т.» означает «товарищи».

91. ЦГА СПб. Ф.7592. Оп.1. д.13. л.1. Машинописный текст. Публикуется впервые.

92. Начало текста отсутствует.

93. Из текста можно понять, что по вопросу о секционном строении будущего единого производственного железнодорожного союза на 3-м съезде машинистов возникли разногласия. Большинство выступило за «федералистский» проект объединения, по которому у профессиональных секций (т.е. бывших профессиональных союзов) производственного союза должен был остаться ряд прав (смотрите текст резолюции), в том числе формирование единых органов союза из представителей от секций. Меньшинство поддерживало «централистский» проект Петроградского Организационного бюро по созданию производственного союза на железных дорогах, которое лишало секции большинства прав и настаивало на выборах в единые органы союза по персональному, или «деловому» признаку.

94. Неверное воспроизведение аббревиатуры ВПСЖД (Всероссийский Профессиональный Союз железнодорожников).

95. В тексте: «право».

96. Так в тексте.

97. В тексте пропуск.

98. Так в тексте.

99. В тексте: «периодически».

100. Так в тексте. Возможно, должно быть: «членов секции».

101. Листы имеют также вторую нумерацию: -17, -18, -19. Возможно, это значит, что из пакета документов по съезду (которых было не менее 19 листов) листы 2-16 утрачены; см. ЦГА СПб. Ф.7592. Оп.1. д. 13 л. 2-4а. Машинописный текст. Публикуется впервые.

102. Железнодорожные Чрезвычайные комиссии (ЖДЧК) возникли в середине 1918 как органы борьбы с контрреволюцией и саботажем на железных дорогах. В августе формально перешли в ведение Железнодорожного отдела ВЧК, сохранив, однако, широкую автономию и бесконтрольность. Репрессивная деятельность ЖДЧК особенно усилилась после официального объявления красного террора (5.09.1918) и введения на железных дорогах военного положения (30.11.1918).

103. «Воля и думы железнодорожника, Москва. – 1919. – №7. – 28 января».

104. В тексте: «просить».

105. В тексте: «дежурство».

106. В тексте: «неможет».

107. В тексте: «ниской».

108. В тексте: «перейдти».

109. В тексте: «Объединен»

110. РГИА. Ф.323. Оп.3. д.11. Лл.5-6 об. Карандаш. Орфография старая. Без подписи. Публикуется впервые.

111. Совет производственных Союзов полосы отчуждения был образован 07.08.1920 в результате слияния Объединенного Бюро профессиональных союзов КВЖД и Центрального Бюро городских союзов (в г. Харбин). Большинство в Совете Союзов было у большевиков. К началу 1921 года Совет Союзов был преобразован в Губернский Совет производственных союзов (ГСПС). Последний должен был содействовать ликвидации Далькомтраном (органом единого производственного союза транспортников на Дальнем Востоке) последних профессиональных союзов на КВЖД (в том числе Паровозосоюза).

112. В тексте: «воздерживаюсь».

113. Объединенная Конференция профессиональных, политических и общественных организаций полосы отчуждения КВЖД (ОК) – постоянно действовавший орган. ОК создана в феврале 1920 года для противодействия недемократическим мероприятиям, проводимым управляющим КВЖД генералом Д.Л.Хорватом, который «принял на себя всю полноту государственной власти в отношении русского населения» в полосе отчуждения КВЖД. Представляла собой аналог Советов рабочих депутатов. Главную роль в ОК играли социалисты (эсеры, меньшевики, бундовцы) и коммунисты.

114. Печать: «Центральный комитет професс[ионального] союза пар[овозных] бригад К.В.ж.д.».

Глава первая

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ БОРЬБЫ РПЛБЖ ЗА ПРАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ГОДЫ «ЛИБЕРАЛЬНОЙ РЕВОЛЮЦИИ» БОРИСА ЕЛЬЦИНА

1.

**Трудовой конфликт
в железнодорожной отрасли в 1991 году**

1.1.

«Нас толкают к забастовке»

**Президенту СССР,
Верховному Совету СССР,
всем железнодорожникам**

Наш коллектив, проанализировав положение, сложившееся на железных дорогах, выражает серьезную озабоченность происходящим. Не надо доказывать, что транспорт является связующим звеном в функционировании народно-хозяйственного комплекса. Но возникли процессы, ведущие к его параличу.

Мы, кадровые рабочие, с болью в сердце сознаем, что органы, призванные организовывать и обеспечивать работоспособность транспорта, не способны остановить этот

процесс. События последнего времени ясно показали, что улучшение нашего положения ожидать не от кого. Верховный Совет СССР лишает нас прав на забастовку. Совет Министров СССР, объявив транспорт общественной собственностью, не включил его ни в одну программу по переходу на рыночные отношения. Верховный Совет совместно с правительством заморозили на неопределенное время вопрос о повышении тарифов на перевозки.

Железнодорожный транспорт поставлен в критическое положение. Нас удивляет такая позиция руководства страны. Даже в самые трудные периоды жизни нашего государства у руководителей страны хватало мудрости и дальновидности заботиться о первостепенном, приоритетном снабжении транспорта, о целостности его, как единой хозяйственной структуры.

Видимо, у руководства страны нет полного представления о глубине кризисных явлений, охвативших нашу отрасль. Она агонизирует: уходят лучшие специалисты, проработавшие на железной дороге десять, двадцать и более лет, унося с собой бесценный опыт, приобретенный в непростых условиях работы. Разрушена система материально-технического снабжения, нет даже тех запчастей и материалов, без которых невозможно осуществлять перевозки и обеспечивать безопасность движения.

Необоснованное сокращение кадров, проведенное при отсутствии реальных путей увеличения производительности труда, привело к кадровому оголению важнейших подразделений транспорта, нарушению технологий, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения. Примером служит крушение на станции Каменская, где из-за не укомплектованности штата работников вагонного хозяйства была нарушена технология опробования тормозов, что привело к гибели десятков людей.

Дальше так работать нельзя!

Гибнут люди, срываются перевозки, уже давно забыт принцип «Безопасность – прежде всего». Руководители транспорта приняли другой принцип – «Движение любыми средствами», даже за счет жизни и здоровья людей. Работники основных специальностей трудятся на износ,

не соблюдая режима труда и отдыха, растут часы переработки, срываются отпуска.

Непринятие новых тарифов на перевозки вносит дисбаланс не только в экономику транспорта. Эта мера не позволяет должным образом формировать и договорные цены по всем видам промышленности, так как они составляются без учета транспортных расходов в новых условиях рыночной экономики, не способствуют формированию региональных связей между предприятиями.

Не из жадности или зависти, но уместно будет привести для сравнения заработка по ведущим профессиям транспортных служб города (водители трамваев, троллейбусов, автобусов) и ведущей профессии железной дороги – машинистов: водитель трамвая – 880–900 рублей, троллейбуса – 800–1000 рублей, автобуса – 1500 рублей, а машинист локомотива – 400–500 рублей.

И не секрет, основной причиной потери кадров являются низкие заработки железнодорожников. Мы не можем допустить окончательного развала отрасли, поэтому обращаемся к Президенту СССР и Верховному Совету СССР со следующими требованиями:

- Обеспечить право железнодорожников на забастовку.
- Повысить тарифы на оплату труда рабочих и должностные оклады железнодорожников в пять раз, что будет соответствовать реалиям жизни, и компенсировать затраты труда и здоровья работников.
- Обеспечить экономическую самостоятельность транспортных предприятий.
- Увеличить продолжительность ежегодного отпуска рабочих и служащих на шесть рабочих дней, сохранив действующие нормы на дополнительные отпуска.
- Рабочим и служащим профессий с особо высокой нервно-эмоциональной нагрузкой (поездные диспетчеры, машинисты локомотивов, моторвагонных поездов, дежурные по станциям, операторы сортировочных горок и т.п.) предоставить право выхода на пенсию по достижению стажа работы: женщинам – после 20 лет работы, мужчинам – после 25 лет, независимо от возраста.

• Ввести обязательное государственное страхование жизни и здоровья работников железнодорожного транспорта, непосредственно занятых на работах, связанных с движением поездов.

В связи с переходом к рыночной экономике, ростом информации и с целью защиты интересов трудящихся, работающих в приоритетных отраслях (транспорт, энергетика) сделать следующее:

а) Создать постоянно действующий (ежеквартально или за полугодие) и автоматически работающий (без специальных постановлений правительства) механизм приоритета в оплате труда. Он должен действовать для ведущих профессий – внутри отрасли, и для всей приоритетной отрасли по отношению к другим отраслям. Например, для железнодорожного транспорта зарплата ведущих профессий (машинистов, помощников и др.) должна быть постоянно больше по отношению к другим профессиям. В то же время средняя зарплата на железнодорожном транспорте должна быть постоянно выше по отношению к другим, менее приоритетным отраслям.

б) Ввести надбавку к тарифной ставке в зависимости от изменений в официальном индексе потребительских цен, публикуемом официальными органами.

Мы надеемся, что в течении февраля 1991 года получим ответ Президента СССР по затронутым вопросам, в принципе, а в первом полугодии 1991 года – и по существу.

Призываем всех работников железнодорожного транспорта, поддержать наши требования.

Коллектив работников
локомотивного депо имени Ильича

Примечание редакции «Гудка»: это обращение принято на собрании коллектива локомотивного депо. Зачитано также на проходившем здесь совещании локомотивных бригад Московской железной дороги, в котором участвовали представители 14 депо – они попросили «Гудок» опубликовать его.

(«Гудок», 26.01.1991)

1.2.

Обращение Московского координационного совета по социально-экономической защите и стачкома Московской железной дороги ко всем машинистам и помощникам машинистов и трудящимся России

Копия в МПС СССР

Товарищи! Друзья!

Мы, машинисты и помощники машинистов, объявляем забастовку с 0 часов 27.12.1991 и проводим ее до момента официального начала переговоров.

Наши неоднократные обращения, проведенный митинг локомотивных бригад не нашли поддержки у руководителей МПС, руководства России.

Причинами забастовки являются тяжелые условия нашего труда, материальная необеспеченность, социальная незащищенность.

Своей забастовкой мы требуем прекратить все переговоры на любом уровне о наших нуждах за нашей спиной и без нашего участия, категорически протестуем против заключения отраслевых тарифных соглашений; вопрос тарифов должен решаться не по отраслевому, а по профессиональному принципу.

Машинисты и их помощники выражают полное недоверие действиям аппаратчиков отраслевого профсоюза по защите их интересов. Не найдя поддержки, начиная с февраля месяца, мы настойчиво пытались конкретно провести переговоры по социально-экономическим вопросам защиты локомотивных бригад с руководителями на всех уровнях – результаты отрицательные.

Московский Координационный Совет социально-экономической защиты железнодорожников и стачечный комитет, избранный на 1-й и 2-й конференциях представителей локомотивных бригад, обращается ко всем железнодорожникам и трудящимся России с призывом проявить солидарность и выразить, в любой возможной для Вас форме, поддержку нашей борьбы.

17.12.1991

Председатель В.А.КУРОЧКИН

(Текущий архив РПЛБЖ; далее – ТА РПЛБЖ)

1.3.

Ответ Министерства путей сообщения СССР на Обращение МКС и объединенного стачкома от 17.12.91.

23.12.91. б/н.

О результатах рассмотрения письма

Уважаемые товарищи!

Ваше обращение с призывом о проведении забастовки рассмотрено.

Сообщаем, что в целях усиления социальной защиты железнодорожников в условиях проведения экономических реформ по переходу к рыночным отношениям, Министерство путей сообщения принимает меры по решению этих вопросов с Правительством РСФСР.

В настоящее время в Правительство России представлен проект постановления о неотложных мерах по стабилизации работы российских железных дорог и социальной поддержке железнодорожников, в котором, в частности, предусматривается повышение заработной платы с января 1992 года не менее чем в два раза, по сравнению с уровнем ноября 1991 года и меры по улучшению обеспечения продовольственными товарами железнодорожников.

Вместе с тем, Министерство путей сообщения не может не предостеречь Вас от того, что своим «Обращением» Вы призываете совершить противоправные действия, связанные с нарушением законодательных актов, регламентирующих порядок и формы рассмотрения трудовых споров. Если Вы ставите своей целью улучшить социальное положение локомотивных бригад, то забастовка, без всяких сомнений, далеко отодвинет срок достижения этой цели.

Есть один конструктивный путь – последовательное рассмотрение требований с администрацией, исполнительно-распорядительными властными органами и использование всех возможностей для урегулирования трудовых споров.

Надеюсь на Ваше благоразумие.

С уважением,

заместитель министра
Б.Д.НИКИФОРОВ

1.4.

Заседание Профкома профсоюза машинистов
локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская.
20.12.1991

Протокол №2

Роздано бюллетеней для тайного голосования	– 217
При вскрытии урны	
было обнаружено бюллетеней	– 217
Из них признаны действительными	– 216
Признаны недействительными	– 1
Проголосовало «за»	– 209 человек
Проголосовало «против»	– 7 человек

Таким образом, по большинству голосов принимается решение о проведении с 0 часов 27.12.1991 бессрочной забастовки локомотивных бригад депо Москва-пассажирская-Курская.

Председатель счетной комиссии Е.В.ОВЕЧКИН

Секретарь счетной комиссии В.С.ЛОТКИН

Член счетной комиссии А.В.КОСЫЧЕВ

Данное решение доведено до сведения локомотивных бригад.

(ТА РПЛБЖ)

1.5.

Резолюция заседания МКС и объединенного стачкома
локомотивных бригад Московской железной дороги

На предъявленные на 1-й и 2-й конференциях представителей локомотивных бригад социально-экономические требования, МПС, Правительством и Парламентом России принято решение о проведении переговоров об их выполнении в составе рабочих групп.

В связи с этим Московский координационный совет локомотивных бригад и стачком постановляют:

1. Начать переговоры по всем пунктам выдвинутых требований с 25.12.1991, для чего образовать 3 группы в количестве 3-х человек в каждой.

2. До окончательного выполнения выдвинутых требований ввести ЗАБАСТОВОЧНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, предусматривающее объявление забастовки в случаях:

– необоснованного затягивания сроков переговоров, ухода в сторону или захождения в тупик в процессе переговоров;

– оказания давления или репрессивные действия по отношению к членам стачкома и координационного совета.

3. Московскому координационному совету провести в январе 1992 года учредительный съезд по созданию профсоюза машинистов железнодорожного транспорта.

25.12.1991

На первом этапе переговоров приняли участие зам. министра МПС Б.Д.Никифоров, зам. министра транспорта РСФСР Г.Н.Матюшков, начальник главка МПС Кондратенко, зам. начальника Московской железной дороги В.В.Титов, начальник отдела труда МПС, представитель Дорпрофсожа В.С.Соин, Стаечный комитет локомотивных бригад Московской ж.д., Московский координационный совет социально-экономической защиты железнодорожников, председатель МКС и стачкома МЖД В.А.Курочкин, члены стачкома В.И.Арсентьев, Е.Г.Черенков, Е.А.Куликов, В.А.Космынин, И.Шингалов.

(ТА РПЛБЖ)

1.6.

Забастовка работников локомотивных бригад
депо Москва-вторая. (26–27.12.1991.)

По воспоминаниям В.В.Вепрева

26 декабря 1996 года исполнилось пять лет со времени забастовки, проведенной локомотивным депо Москва-2. Тогда еще не было РПЛБЖ, а был координационный совет Московской железной дороги.

У МКС не было средств информации, и информация доходила до локомотивных бригад в виде листовок и через представителей депо, входящих в КС. Забастовка яви-

лась следствием отказа МПС вести переговоры. Было поставлено условие: если администрация не пойдет на переговоры до 20.00 26.12.1991, то локомотивные бригады приступят к проведению забастовки. У нас не было опыта проведения подобных коллективных действий, тем более, что представители Москвы-2, входящие в Совет, не уведомили коллектив о том, что достигнута договоренность о начале переговоров. Один «слинял» на больничный, другой просто промолчал. Кстати, так называемые представители, так и не вошли потом в РПЛБЖ.

К 20.00 на линейном пункте Москвы-2 стали собираться машинисты, доведенные до отчаяния отношением к ним руководства. Их встретил заместитель по эксплуатации В.А.Старателев, который пытался разогнать машинистов по домам, разъясняя, что забастовка отменена. Но так как машинисты прекрасно знали этого начальника и не доверяли ему, то они предложили, чтобы к 22.00 на линейный пункт прибыли руководители Московской железной дороги и МПС и разъяснили локомотивным бригадам систему оплаты их труда и выслушали их требования. В противном случае в 22.00 движение электропоездов с Ярославского вокзала остановится. Это потом стало известно, что В.А.Старателев звонил вышестоящему руководству и заверял их, что собралась небольшая кучка людей, которые посидят, покурят, потреплются и разойдутся. Но вышло несколько иначе.

Досидев до 21.55 и не дождавшись никакой реакции на свои требования, машинисты вышли на пути перед отправляющимися электропоездами и встали на рельсы. Вот тогда все и завертелось. Через некоторое время прибыли зам. начальника дороги В.В.Титов, начальник отделения О.Г.Журов. Господин Титов приказал машинисту электропоезда ехать на его коллег, стоящих на путях. Машинист, тронув поезд с места, доехал до конца платформы, остановился и, отдав реверсивку руководству, присоединился к коллегам на путях.

Мы удивлялись, что к нам приехало небольшое по рангу начальство. Мы тогда не знали, что в 20.00 встало локомотивное депо Инта, и более высокие руководители отправились «гасить огонь» туда.

Поняв, что наскоком взять нас не удастся, машинистами-инструкторами была предпринята попытка спойть бригады водкой, чтобы обвинить их в пьяном дебоше (как потом сообщала одна из бульварных газет). Была вызвана милиция, которой сообщили, что машинисты выдвинули политические требования. Я сам был свидетелем разговора полковника милиции, который крыл матом по телефону того, кто его сюда прислал – требования чисто экономические. Тех, кто поддался на провокацию и выпил, мы сами отправили домой.

Нам пришлось пройти и через гнев пассажиров, которые не были ни в чем виноваты, и, в принципе, одобряли наши действия, но просили довезти их до дома, а забастовку перенести на день. Было предпринято все, чтобы не возникло драки. Машинисты жгли костры и когда на них слишком напирали, вызывая на драку, медленно отступали.

Самое интересное было то, что у нас практически не было требований, не был и избран стачком. Мы требовали только одного: встретиться с высоким начальством, чтобы нас выслушали. Ведь так возить людей нельзя, они – не скот. И работать так больше нельзя. И даже в этом нам отказали, заставив пойти на крайние меры. Только в три часа ночи мы приступили к созданию стачкома и выдвижению требований. Мы тогда пробовали искать поддержку в других депо, но мы не знали, что на всех оперативных телефонах посажено начальство. До нас только доходили слухи, что другие депо готовы нас поддержать.

В 4 часа локомотивные бригады, набившись в головной вагон стоящего электропоезда, как селедки в бочку, решили, что забастовка будет предупредительной, и получили заверение, что 29 декабря в Красном уголке Ярославского вокзала состоится встреча с руководством Московской железной дороги и членами Правительства Москвы. Наши локомотивные бригады развозили по другим депо приглашения на простых листках, чтобы 29 декабря представители других депо приехали на встречу. В 5.20 забастовка была прекращена, и первый поезд отправился с Ярославского вокзала.

У меня была явка в 6.30. После забастовки я остался работать. Едва я сделал первую ходку, меня тут же подменили резервным машинистом и ласково пригласили к начальнику депо, который просил приехать к нему на свидание с начальником отделения. Пока я добирался до депо, я думал, что скажу по существу, но когда вошел в кабинет, то увидел следующую картину: по одну сторону стола сидели администрация, юристы, представители Прокуратуры, по другую – пять машинистов. Как только начальник отделения услышал мою фамилию, как из рога изобилия посыпались угрозы о привлечении к ответственности Прокуратурой и о снятии меня с работы. В общем, вместо нормального разговора, что случилось и почему, получил я от оклемавшегося НОДа на всю катушку. Пришлось напомнить ему, что последним пунктом наших требований было неприменение наказания участвующим в забастовке – иначе депо останавливается.

29 декабря представители многих депо собрались в Красном уголке Ярославского вокзала чтобы встретиться с руководителями, которые могут решить наши наболевшие вопросы. Но вместо этого пришел один из руководителей дороги и предложил выбрать представителей для встречи с руководством. Народ возмутился и потребовал, чтобы руководство явилось сюда и выслушало собравшихся. В противном случае мы расходимся и бастуем. Быстро посоветовавшись, руководство направило в зал В.В.Титова, В.А.Бирюкова и кого-то из Правительства Москвы, отвечающего за транспорт (фамилию не помню). Сам господин Паристый в зал не пошел. И вот тогда я первый раз в жизни увидел, как высокие руководители стоя выслушивали претензии локомотивных бригад в течении целого часа. Первый вопрос, который им был задан – правда ли, что подписан приказ на снятие с работы трех машинистов и подготовлен приказ еще на пятерых. Ответ был – да. В результате, почти час переговоров был посвящен этой теме, и в конце концов начальник дороги дал отбой.

Переговоры длились более четырех часов, и когда собравшимся был оглашен итог, их возмущению не было предела, и было принято решение вновь бастовать.

Вечером 29 декабря на линейном пункте Москвы-2 стали собираться люди. Собралось больше, чем в первый раз. Прибыл советник Президента Российской Федерации С.Б.Станкевич с охраной и председатель Координационного Совета В.А.Курочкин, который в то время работал машинистом электровоза в депо Москва-Курская. Господин Станкевич не нашел ничего более умного, чем пугать машинистов крутыми мерами со стороны Президента РФ. Машинисты, естественно, возмутились и заявили, что они пуганные (где теперь Станкевич?). Затем В.А.Курочкин объяснил машинистам, что в МПС начинаются переговоры по нашим требованиям и предложил нам избрать своего представителя на эти переговоры. Им был избран машинист З.М.Гильманов.

Переговоры прошли, был подписан трехсторонний протокол Координационным советом, МПС и Правительством Москвы. В результате локомотивные бригады получили:

1. Четырехсменный режим работы, которого добивались более 20 лет.
2. Отпуск 36 рабочих дней.
3. Компенсацию за питание.
4. 30-процентную надбавку за разрывной характер работы.

5. До 40 процентов возросла доплата за ночные часы.

Впервые люди тогда осознали, что вместе они могут многого добиться. К большому сожалению, многие машинисты и помощники находятся сейчас в том же положении, что и раньше. Как их не считали за людей, так и не считают. И сильны они только в курилках, когда плачутся друг другу в жилетку и клянут на чем свет стоит начальство. По тому самому протоколу должны были быть проведены медицинские исследования по обоснованию ухода на пенсию с 50 лет, по 36-часовой рабочей неделе для моторвагонников и скоростников. Исследования эти были проведены, но оказались под сукном у господина Титова, который после забастовки был повышен в должности до начальника Главного управления локомотивного хозяйства МПС. Наверное, за то, что приказывал ехать на живых людей и кричал, что нас всех надо перевешать.

Кто будет контролировать выполнение этого протокола? Отраслевой профсоюз? Они молчат. В то же время РПЛБЖ бьется об стену, а ему заявляют, что вы – небольшая кучка бунтарей. Большинство молчит, а значит – одобряет и всем довольны.

Теперь у нашей администрации новая идея. Поездив «за бугор» они выяснили, что весь цивилизованный мир работает в одно лицо без помощников, и наши машинисты «не хуже аглицких». Рождается инструкция по работе в одно лицо. При этом скромно умалчивается о зарплате тех «аглицких» и о той технике, на которой они работают. Наши машинисты думают лишь о том, как бы доработать до пенсии. Но, уважаемые, при переходе в одно лицо изменяется требование и к вашему здоровью, и к вашим способностям. До пенсии можно и не доработать. Оказавшись на улице, выкинутому, как собака и выжатому, как лимон. Не исключена и возможность оказаться в тюрьме. Заявляю это ответственно, потому что сам работал на электропоезде более 20 лет и знаю, что за несчастные случаи с пассажирами сажают машинистов, а не начальников. Вспомните, как вы остались вдвоем, как много вам обещали, а результат...

Вывод может быть только один – только через свободный профсоюз машинистов (РПЛБЖ) можно добиться своих прав и возродить престиж собственной профессии машиниста, а не бесправного и бессловесного извозчика.

(«Локомотивосоюз», №2(14), февраль 1997 года)

1.7.

Протокол о результатах работы
трехсторонней комиссии по рассмотрению требований
локомотивных бригад Московской ж.д. по улучшению
социально-экономических условий (19.01.1992.)

1. Установить тарифные ставки машинистов и помощников машинистов локомотивов, электро- и дизельпоездов соответственно 15–10 рублей в час.

Стороны договорились, что тарифные ставки должны быть повышены на 30% к существующим (средняя заработная плата машинистов в этом случае составит около 5 тыс. рублей), при условии повышения тарифов на перевозки в пассажирском, местном и прямом сообщениях в 3,7 раза, тарифов на перевозку грузов в прямом сообщении в 8,3 раза, компенсации со стороны местных органов власти потери доходов от пригородных перевозок в соответствии с письмом руководства Московской железной дороги от 16.12.91 №Н-11/47.

Решение вопроса полностью зависит от Правительства РСФСР и Правительства Москвы. Считаем необходимым максимально ускорить решение данного вопроса

2. Производить оплату всего времени нахождения локомотивных бригад в пунктах оборота из расчета полной тарифной ставки, а время сверх установленной приказом МПС нормы в двойном размере.

Стороны договорились о том, что МПС, по согласованию с ЦК независимого профсоюза, внесут изменения в «Особенности регулирования рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников железнодорожного транспорта и метрополитенов, непосредственно связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров», утвержденных приказом МПС от 18.04.90 №8ЦЗ следующего содержания: изложить абзац третий пункта 11.6 в редакции: «Время отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота (подмены) сверх половины времени предшествующей работы и во всех случаях свыше 6 часов считается рабочим временем, которое в непрерывную продолжительность рабочего времени локомотивных бригад не включается и при подсчете сверхурочных часов не учитывается».

Указанное изменение и порядок оплаты в течение 3-х дней будет направлено на железные дороги и введено с 01.02.1992.

3. Строго соблюдать Закон «О железнодорожном транспорте» в вопросах обеспечения локомотивных бригад необходимым набором продуктов питания и промышленных товаров.

Стороны считают, что локомотивные бригады должны быть обеспечены на путь следования продуктами питания по примерному списку, подготовленному специалистами ВНИИЖТ, каждый случай не обеспечения локомотивной бригады в путь следования набором питания должен расследоваться лично начальником отделения дороги с привлечением виновных к ответственности с последующей информацией локомотивных бригад о принятых мерах. Кроме того, сторона представителей локомотивных бригад настаивают, что невыполнение этого условия дает право локомотивной бригаде отказаться от следования в поездку.

Поручить ЦУВС предоставить до 01.02.1992 список продуктов питания на путь следования локомотивным бригадам с режимом работы от 4 до 8 часов и от 4 до 12 часов.

4. Установить 6-часовой рабочий день (36-часовая рабочая неделя) для локомотивных бригад.

Стороны принимают к сведению, что по заданию МПС заканчиваются в октябре 1992 года исследования психофизиологических нормативов и критериев напряженности труда локомотивных бригад с учетом условий и видов движения. Решение по данному вопросу будет принято в зависимости от полученных результатов.

5. Увеличить продолжительность ежегодных отпусков для локомотивных бригад на 15 дней.

Стороны принимают к сведению, что данный вопрос внесен в проект трехстороннего отраслевого тарифного соглашения. Срок до 01.03.1992. Вопрос о срыве локомотивных бригад с выходного дня должен решаться на основании ст. 64 КЗоТ РСФСР, т.е. работа в выходной день может компенсироваться, по соглашению сторон, предоставлением другого дня отдыха или в денежной форме в двойном размере (в т.ч. возможен вариант присоединения дней отдыха к отпуску).

6. При определении времени выхода на пенсию машинистов и помощников машинистов, за выслугу лет учитывать все время их работы (в том числе и сверхурочное) по данной профессии. Пенсионный возраст уменьшить на один год за каждые 2,5 года работы по этим профессиям.

Стороны не пришли по этому вопросу к единому мнению. Представители координационного совета настаивают на варианте, предусматривающем предоставления права выхода на пенсию в 50 лет мужчинам и 45 лет женщинам, при выработке общего стажа работы – 25 лет мужчинам, 20 лет женщинам по профессии машиниста и помощника машиниста. При этом, для тех, кто не имеет полного стажа работы по этим профессиям, но имеет не менее половины льготного стажа (6 лет 3 месяца мужчины, 5 лет женщины), возраст (мужчины 60 лет, женщины 55 лет) требующийся для назначения пенсии, снижается пропорционально имеющемуся стажу. По этим профессиям – на 1 год за каждые 2,5 года у мужчин и на 1 год за 2 года у женщин.

Представители администрации МПС, Московской ж.д. заявляют, что для решения поставленного вопроса МПС заключил договор с ВНИИЖГ на предмет подготовки обосновывающих материалов для представления в Минтруд России и считают, что решение этого вопроса зависит от заключения медицинских органов и Верховного Совета РСФСР.

7. Установить перечень профессиональных заболеваний для локомотивных бригад по заключению Минздрава.

Стороны принимают к сведению, что МПС и ЦК профсоюза проводится работа по определению перечня профессиональных заболеваний локомотивных бригад, однако считаем необходимым, до 10 февраля ВНИИЖГу в соответствии с приказом №555 Минздрава СССР от 29.09.89 представить полный список профессиональных заболеваний локомотивных бригад. Указанный список профессиональных заболеваний довести до сведения локомотивных бригад. Продолжить разработку с учетом комплексной оценки условий труда по дополнению перечня профессиональных заболеваний локомотивных бригад. Ознакомить локомотивные бригады с существующим порядком индивидуального определения профессионального заболевания в каждом конкретном случае, помимо существующего перечня профессиональных заболеваний.

8. Ввести страховое медицинское обслуживание локомотивных бригад.

В связи с тем, что обязательное медицинское страхование населения вводится по Постановлению Верховного Совета РСФСР от 28.06.91 №1500-1 с 01.01.1993, рассмотрение данного требования отложить. Главсанупру в 1992 году провести подготовительную и разъяснительную работу.

9. При расчете выплаты разницы в заработке при переводе машиниста или помощника машиниста на нижеоплачиваемую работу (или установление инвалидности) в связи с увечьем или иным повреждением здоровья, связанным с работой, за величину прежнего заработка принимать средний заработок по данной профессии (на данном предприятии) на момент проведения расчета.

Стороны договорились включить в тарифное соглашение вопрос о том, что при каждом базовом повышении тарифных ставок и окладов на железнодорожном транспорте должен производиться перерасчет размера возмещения, выплачиваемого предприятиями работникам за причиненный ущерб в случаях получения увечья, профессионального заболевания или иного повреждения здоровья, связанного с исполнением ими трудовых обязанностей.

10. Установить предусмотренные законом компенсации и льготы локомотивным бригадам, работа которых соприкасается с территориями, подвергнувшимся радиоактивному заражению при аварии на Чернобыльской АЭС.

Стороны принимают к сведению, что руководством Московской ж.д. до 24.01.1992 будет издано указание, обеспечивающее предоставление компенсаций и льгот, предусмотренных законом РСФСР «О социальной защите граждан, подвергшихся воздействию радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС» на основе карт радиоактивного загрязнения.

11. Ввести порядок обязательного предварительного проведения профилактических мероприятий в профлаториях перед прохождением периодического медицинского осмотра локомотивных бригад.

Стороны договорились, что данный вопрос должен быть решен, для чего:

– ЦУВС МПС, Управлению Московской ж.д. с участием Дорпрофсожа Московской ж.д. и ЦК профсоюза рассмотреть возможность и внести предложения по организации профилакториев на существующей базе (больницы, санатории-профилактории, дома отдыха, пионерские лагеря) для профилактики локомотивных бригад перед прохождением периодических медицинских обследований. Срок исполнения до 10.02.1992;

– ВНИИЖГ разработать и представить необходимые рекомендации по срокам профилактики локомотивных бригад. Срок до 01.03.1992.

12. Ввести обязательное государственное страхование локомотивных бригад.

Стороны констатируют, что вопрос частично решен телеграммой Министра №1481 от 18.08.89. Данный вопрос полностью включен в тарифное соглашение. Срок 01.03.1992.

13. В целях обеспечения гарантированной безопасности движения поездов обеспечить приоритетное выделение жилплощади для локомотивных бригад.

Стороны договорились, что решение этого вопроса относится к компетенции трудового коллектива предприятия.

14. Отменить Устав о дисциплине работников железнодорожного транспорта (во всех его формах).

Стороны не пришли по этому вопросу к единому мнению.

Сторона от представителей локомотивных бригад согласна с постановкой ЦК отраслевого профсоюза об отмене Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта, который внесен в проект тарифного соглашения на 1992 год (до 1 марта).

МПС, учитывая особую важность дисциплины работников ж.д. транспорта в вопросе обеспечения безопасности движения поездов, жизни и здоровья пассажиров и железнодорожников считает, что при отмене Устава должен быть утвержден специальный документ, регламентирующий вопросы дисциплины труда.

15. Отменить не предусмотренные ПТЭ и инструкциями обязанности локомотивных бригад, необоснованно ухудшающие условия труда, создающие опасность их здоровью.

Стороны пришли к мнению, что ОТ МПС до 01.02.1992 совместно с представителями дорог, отделений дорог и локомотивных депо, при обязательном участии представителей локомотивных бригад рассмотреть действующие инструкции, регламентирующие обязанности локомотивных бригад и принять решение об отмене обязанностей, не предусмотренных ПТЭ и другими нормативными актами МПС, а также ухудшающих условия труда или создающие ухудшение их здоровью.

Все вновь вводимые инструкции и другие нормативные акты МПС, дороги, отделений дороги и локомотивных депо, не регламентированные этими документами, должны быть утверждены МПС, а если в них предусмотрены требования, изменяющие условия труда и отдыха локомотивных бригад или создающие условия ухудшения их здоровья, должны иметь медицинское заключение, и согласованы с профсоюзом.

Настоящий протокол имеет обязательную силу для договаривающихся сторон.

от Координационного Совета – В.А.Курочкин,
А.М.Плотников, Е.А.Куликов, З.М.Гильманов;
от МПС – Л.И.Пингаев, И.В.Дорофеев, В.В.Титов
И.Т.Авдюхин, М.А.Абдуллаев, И.В.Волкова;
от Правительства Москвы – Б.И.Ткачук, В.Г.Романов;
с участием ЦК Независимого профсоюза
железнодорожников и транспортных строителей –
Л.Б.Титовой, В.С.Мышенкова

(ТА РПЛБЖ)

Некоторые пояснения к Протоколу:

1. Его 15 пунктов это, в основном, требования локомотивных бригад, которые были выдвинуты на собрании 06.02.1991 в депо им. Ильича.

2. В реализации некоторых пунктов (2,7) слова «по согласованию с ЦК Независимого профсоюза» следует по-

нимать, как издание МПС нормативного акта, требующего по законодательству согласования с профсоюзом. РПЛБЖ на момент переговоров еще создан не был.

3. Присутствие на переговорах представителей ЦК НПЖ и ТС было вызвано единственно тем, что переговоры проходили в их здании, так как у МПС не нашлось другого нейтрального помещения. И только желание не сорвать переговоры заставляло МПС мириться с их присутствием. Сам ход переговоров продемонстрировал еще раз позицию ЦК: соглашательскую по отношению к МПС и предательскую по отношению к рабочим, — и окончательно убедил нас в правильности решения о создании РПЛБЖ.

Переговоры прошли, объявленная МКС забастовка была погашена. Время шло, но подписанный протокол никто выполнять не собирался. Поэтому, только что созданному РПЛБЖ пришлось сразу же включиться в забастовочную борьбу. Забастовка прошла в двух депо: 1–3 марта 1992 г. в Москве-пассажирской-Курской и 5–6 марта 1992 г. в Москве-пассажирской-Киевской. И если угроза забастовки, объявленной МКС, заставила только «заговорить», то забастовка РПЛБЖ заставила администрацию выполнить подписанное соглашение. (Прим. ред.)

2.

Образование Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников

2.1.

Протокол дублированного собрания
локомотивных бригад цеха эксплуатации
локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская
от 21.11.1991

Повестка дня:

1. О резолюции 2-й конференции локомотивных бригад, состоявшейся 29.10.1991 в Моссовете.
2. Об учреждении первичной профсоюзной организации профсоюза машинистов.
3. Обсуждение Устава профсоюза машинистов России.

4. Выбор стачечного комитета локомотивных бригад депо.

Всего работающих машинистов и помощников машинистов 252 человека.

Находятся на работе 64 человека. Болеют, командировка и отпуск 41 человек

Присутствуют 50 человек.

За два дня проведения собрания всего присутствовало 117 человек.

Для работы собрания избран Президиум из 3 человек: Крючков С., Куликов Е., Пахомов А.

Голосовали списком – единогласно.

По первому вопросу выступил т. Крючков С. Ознакомил собравшихся с резолюцией, принятой на 2-й конференции представителей локомотивных бригад, состоявшейся 29.10.1991 в Моссовете. Зачитал требования локомотивных бригад, направленные в правительственные органы страны и руководство МПС. Ознакомил собравшихся с целями и задачами создаваемого профсоюза машинистов России. Призвал собравшихся вступать в создаваемый профсоюз. Подробно остановился на проекте Устава профсоюза машинистов.

В прениях выступили:

Крутиков В. – сообщил, что «существующая система нас душит. Нас не ставят ни в грош. Антонов А. уже давно заявлял, что локомотивные бригады ему в убыток». Призвал поддержать решение собрания цеха эксплуатации депо от 20 ноября.

Курдюбов В. – выступил в поддержку резолюции 2-й конференции и собрания локомотивных бригад цеха.

Пахомов А. – «Я пришел к выводу, что сейчас в стране бардак, и никто с ним не может справиться. Создание нового профсоюза, – это первая попытка в наведении порядка. Мне очень понравился проект Устава, создаваемого профсоюза – это то, что нужно».

Титов В.В. (в то время занимал должность заместителя начальника Московской железной дороги. – Р.В.) – заявил, что «6 лет перестройки присутствующих в этом зале ни чему не научили. Ситуация в стране и на транспорте настолько серьезная, что мы и представить себе не можем. Но начальник дороги все-таки нашел средства и возмож-

ности повысить заработную плату практически в 2,5 раза, и еще будет поддерживать ее на уровне. Будет он платить и за безопасность движения. Я очень возмущен попытками создания нового профсоюза и особенно созданием стачкома. Приказываю вашему начальнику подать документы на членов стачкома в прокуратуру и установить строжайший контроль за активистами рабочего движения».

Гудин В. – «товарищи, сначала Вас хотели задобрить, потом запугать прокурором. Учтите, уважаемая администрация – мы будем защищать своих ребят».

(ТА РПЛБЖ)

2.2.

Постановление дублированного собрания цеха эксплуатации локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская, состоявшегося 20–21.11.1991

1. Поддержать резолюцию, принятую на 2-й конференции представителей локомотивных бригад.

2. Учредить первичную профсоюзную организацию НЕЗАВИСИМОГО ПРОФСОЮЗА МАШИНИСТОВ РОССИИ.

3. Одобрить проект Устава создаваемого профсоюза машинистов.

4. Создать стачком локомотивных бригад цеха эксплуатации депо.

5. Создать добровольную народную дружину на базе цеха эксплуатации.

6. Избрать профком первичной профсоюзной организации депо: Курочкин В.А., Крючков С.Н., Куликов Е.А., Семенов Г., Ефремов А.

7. Избрать делегатов на учредительный съезд машинистов РОССИИ: Архипов В., Филатов Г., Гудин В.

8. Избрать стачком локомотивных бригад цеха эксплуатации: Крючков С., Филатов Г., Семенов Г., Ефремов А., Петров А., Панченко М., Гудин В.

Председатель Е.А.КУЛИКОВ
Секретарь С.Н.КРЮЧКОВ

(ТА РПЛБЖ)

2.3.

Протокол заседания профкома Профсоюза машинистов России локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская от 06.12.1991

Присутствовали: 5 членов профкома.

Повестка дня:

Выборы председателя, заместителя председателя и секретаря.

После обсуждения всех членов профкома приняли решение избрать Председателем профкома – Куликова Е.А., зам. председателя – Семенова Г., секретарем – Крючкова С.

(ТА РПЛБЖ)

2.4.

Учредительный съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), 27.01.1992 (Документы)

2.4.1.

Протокол мандатной комиссии учредительного съезда профсоюза машинистов железнодорожников

Мы, члены мандатной комиссии составили настоящий протокол.

В мандатную комиссию поступило 11 протоколов от локомотивных депо: Москва-пассажирская-Курская, Москва-пассажирская-Киевская, Москва-2-Ярославская, Ожерелье, Бекасово, Раменское, Нахабино, Ховрино Лихоборы, Железнодорожная о проведении организационных собраний по созданию первичных профсоюзных организаций профсоюза железнодорожников-машинистов.

Все 11 протоколов признаны действительными.

Были избраны от 11 депо 34 делегата на учредительный съезд.

Выдано 34 мандата.

Члены мандатной комиссии
Крючков С.Н., Гудин В.Н., Архипов В.В.

(ТА РПЛБЖ)

2.4.2.

Список инициаторов по созданию Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников

Курочкин Валерий Анатольевич, 1941 г.р. – Москва-пассажирская-Курская;

Арсентьев Василий Иванович, 1941 г.р. – Ховрино, депутат Моссовета;

Куликов Евгений Александрович, 1958 г.р. – Москва-пассажирская-Курская;

Щульга Юрий Владимирович, 1946 г.р. – Нахабино;

Космынин Владимир Александрович, 1946 г.р. – Железнодорожная;

Крючков Сергей Николаевич, 1952 г.р. – Москва-пассажирская-Курская;

Федоров Владимир Викторович, 1961 г.р. – Москва-пассажирская-Киевская;

Гильманов Закир Муллаянович, 1952 г.р. – Москва-2;

Шишаев Василий Тимофеевич, 1946 г.р. – Лихоборы;

Сорокин Виктор Васильевич, 1954 г.р. – Раменское;

Сафронов Александр Дмитриевич, 1954 г.р. – Москва-пассажирская-Курская;

Колобаев Алексей Викторович, 1963 г.р. – Ховрино.

Председатель инициативной группы
В.А.КУРОЧКИН
(ТА РПЛБЖ)

2.4.3.

Резолюция 1-го (учредительного) съезда Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников

1. В связи с образованием 27.01.1992 Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников передать ему все полномочия Московского Координационного Совета и забастовочного комитета.

2. Машинисты и их помощники выражают полное недоверие действиям аппаратчиков отраслевого профсоюза по защите их интересов.

Съезд требует прекратить все переговоры на любом уровне о нуждах локомотивных бригад за нашей спиной, без нашего участия.

Категорически протестуем против заключения отраслевого тарифного соглашения и требуем заключения тарифного соглашения локомотивных бригад по профессиональному принципу при участии созданного Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников.

3. Съезд осуждает позицию ФНПР (Федерация независимых профсоюзов России), подстрекающую трудящихся к забастовкам и пытающейся от их имени оказывать давление на Правительство для решения собственных задач, в связи с чем объявляем до 20 февраля мораторий на забастовки, но предупреждаем, что в случае отказа Правительства от прямых переговоров с нашим профсоюзом по удовлетворению требований, начиная с 21 февраля возможно проведение широкомасштабных забастовок со стороны локомотивных бригад железнодорожников.

(ТА РПЛБЖ)

2.4.4.

Обращение 1-го (учредительного) съезда Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников ко всем машинистам и их помощникам

Уважаемые коллеги!

27 января 1992 года в Москве состоялся Учредительный съезд, на котором был образован Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ).

Это профсоюз нового типа, объединяющий в своих рядах работников одной профессии – машинистов и их помощников, способный на всех уровнях защитить их профессиональные, социально-экономические, правовые и другие интересы.

Профсоюз независим в своей деятельности от органов государственного управления, хозяйственных органов, в него закрыт доступ администрации.

Организационная структура профсоюза позволяет первичным организациям без чьего-либо диктата самостоятельно решать свои задачи и распоряжаться своими финансовыми средствами, иметь постоянную прямую связь между собой и выборным координирующим органом – Российским комитетом Профсоюза.

Являясь основными перевозчиками пассажиров и грузов в России, работая круглосуточно и в экстремальных условиях, работники локомотивных бригад, тем не менее, социально не защищены и получают заработную плату, несоизмеримую с тем вкладом, который они вносят в перевозочный процесс. Поэтому они вправе потребовать для себя не унижающих человеческое достоинство условий труда и жизни.

Правительство России и МПС, понимая необходимость снятия наших проблем, не решают поставленных нами вопросов комплексно, а то небольшое, что намечено в постановлениях по транспорту, не проводится в жизнь и носит декларативный характер, нагнетая и без того взрывоопасную обстановку в рабочих коллективах.

Функционеры многочисленного аппарата отраслевого профсоюза, давно став на сторону администрации и являясь ее придатком, целиком потеряли доверие работников локомотивных бригад.

Сейчас возникла крайняя необходимость консолидации наших сил в защиту наших прав и интересов.

Начало этому положено – создан Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников, который и становится координатором наших действий.

Мы призываем всех российских машинистов и их помощников вступить в свой профессиональный союз, чтобы общими усилиями, всеми доступными нам способами, защитить наши права и добиться выполнения намеченных целей и задач».

(ТА РПЛБЖ)

3.

Трудовые конфликты между РПЛБЖ и МПС – МЖД в 1992 году

3.1.

Забастовка РПЛБЖ в локомотивном депо Москва-пассажирская-Курская 01.03.1992

3.1.1.

С.Н.Крючков, «Мы – творцы истории!»

1 марта 1997 года исполнилось 5 лет первой организованной РПЛБЖ забастовке на Московской железной дороге. Происходила она в локомотивном депо Москва-пассажирская-Курская.

Взяться за перо меня заставили события, произошедшие за это пятилетие. Их достаточно много, и все они имеют огромное значение для становления современного рабочего движения. Слово «современное» я употребил не случайно, так как рабочий 70-х и даже 80-х годов в СССР и рабочий 90-х годов в России – совершенно разные люди. Для многих моих современников (а мне скоро 45) последние годы стали годами крутых перемен, переоценки ценностей. Свершений и разочарований.

Мне радостно осознавать, что к этим переменам машинисты столицы сумели подойти со всей ответственностью, и в настоящий момент по сравнению с другими профессиями, где зарплату не выдают месяцами, мы все же чувствуем себя относительно нормально. Говорит ли это о том, что у нас «хороший и добрый хозяин»? Вряд ли. Скорее всего, это «добро» мы создали себе сами. В предыдущих номерах «Лс» уже рассказывалось о том, как «вставало» депо Москва-2. Я хочу добавить, что оно было не единственным, были еще Батайск, Тайга и др.

У нас все начиналось с Координационного совета, который был создан после обращения газеты «Гудок» и собрания локомотивщиков в депо им. Ильича. Позже председатель КС машинист локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская В.А.Курочкин решил организовать

свободный профсоюз (РПЛБЖ), который и был создан в январе 1992 года. Он стал совершенно новым профсоюзом, с новыми идеями и задачами. О работе профсоюза я скажу ниже, а сейчас некоторые выводы из забастовки 1 марта 1992 года в нашем депо.

Отличалась она и от других выступлений, прежде всего, своей организованностью. Была даже сделана попытка соблюсти закон СССР «О порядке разрешения коллективных трудовых споров (конфликтов)», хотя сделать это практически было очень трудно.

Само начало забастовки стало психологическим переломом, как в умах рабочих, так и в умах администраторов. Для основной массы рабочих это был праздник человеческого достоинства. Машинист впервые ощутил себя «фигурой» на транспорте, о чем так много до этого говорилось. Для начальства это был холодный душ. Чего-чего, а этого они никак не ожидали. Машинисты, столько лет униженные и обложенные горой уставов, инструкций, приказов, и вдруг такое...

А ведь до этого были переговоры, очень длительные, вплоть до переговоров с заместителями Министра путей сообщения (бывшими) Никифоровым и Пингаревым. Предпринимались попытки «размазать» переговоры. Давалось много обещаний.

В конце концов, все это нам надоело – мы выставили требования и объявили о начале забастовки с 00 часов 1 марта. Был избран стачечный комитет: С.Н.Крючков, Г.Н.Семенов, В.Н.Гудин, В.В.Архипов, Г.И.Филатов, А.М.Петров.

Я не ставил целью описать события двух дней забастовки. Скажу только, что проявили себя локомотивщики просто блестяще. Из всего коллектива нашлось человек 5-8 штрейкбрехеров – капля в море. Самое главное состояло в том, что люди прошли огромную школу рабочего движения и борьбы за свои права. Работодатели же надолго запомнят, что с нами долго шутить не стоит, а надо еще и делать дела.

Самый трудный период в жизни коллектива депо – период репрессий после забастовки. Были незаконно понижены в должности некоторые машинисты и помощники. И здесь мне хочется особо отметить Председателя профкома РПЛБЖ депо Е.А.Куликова. Его уволили, как несоответствующего занимаемой должности, но он сумел за два месяца выиграть суд, заставить начальника депо С.Н.Цвирова не только восстановить его в должности, но и восстановить и остальных незаконно пониженных. Больше начальник депо «воевать» не захотел, так как понимал, что слишком дорого придется платить. Были сняты выговоры со всех наказанных, и все они получили 13-к зарплату. Профсоюз выстоял!

Хочу вспомнить добрым словом локомотивное депо Москва-пассажирская-Киевская и Председателя профкома РПЛБЖ В.В.Федорова. Они тогда поддержали нацпу забастовку. Отмечу большое личное мужество Володи Федорова. Он был восстановлен на работе лишь через полтора года – так у нас работают суды.

Главное, что в самый ответственный момент локомотивщики не дрогнули и заставили уважать не только самих себя, но и свою профессию.

Прошло пять лет. Сейчас профсоюз нашего депо насчитывает половину личного состава или три четверти цеха эксплуатации. Работа администрации и профкома РПЛБЖ вошла в конструктивное русло, и проблемы решаются мирным путем. Но профком РПЛБЖ никогда не встанет на путь предательства интересов рабочих. И если потребуются принять радикальные меры, то можете поверить: они будут – опыт у нас есть и опытные люди тоже...

В этот юбилей я хочу от всей души поздравить всех ребят, которые первыми остановили работу во время забастовки по призыву профсоюза: машинистов Пономарева, Савченкова, Письменного, помощника машиниста Ушкова, а также по разным причинам ушедших из коллектива: Стукало, Лаврентьева, Архипова, Говорова, Володина. Счастья вам и здоровья, ребята!

(«Локомотивосоюз», №4(16), 20.03.1997)

3.1.2.

Протокол совещания представителей МПС РФ,
Московской ж-д и стачечного комитета локомотивных
бригад депо Москва-пассажирская-Курская от 03.03.1992

Обсудив ход выполнения трехстороннего протокола,
стороны пришли к соглашению:

1. Управлению Московской железной дороги в 2-днев-
ный срок организовать обеспечение локомотивных бри-
гад набором продуктов на путь следования.

2. Просить службу Госсоветника РФ по политическим
вопросам обратиться в Правительство Российской Феде-
рации и мэрию города Москвы по вопросу о контроле за
исполнением п.10 постановления от 26 декабря 1991 года
№ 72 «О неотложных мерах по стабилизации работы рос-
сийских железных дорог и социальной поддержке желез-
нодорожников в 1992 году».

3. Управлению Московской дороги привести в соответст-
вие с законодательством приказ от 14.02.1992 №11/Н
«О принятии дополнительных мер по социальной поддержке
работников дороги» с учетом экспертизы в 10-дневный срок.

4. Считать п.п.7,9,11,12 оставшимися на контроле
стачка локомотивных бригад.

5. По пунктам 4,5,6,14 протокола трехсторонней ко-
миссии стороны обращаются в Службу Государственного
советника по политическим вопросам с просьбой организо-
вать в 10-дневный срок совещание с представителями пра-
вительства, заинтересованных министерств и ведомств.

6. Стачком локомотивных бригад принимает на себя
обязательство приложить усилия к возобновлению рабо-
ты депо Москва-пассажирская-Курская 3 марта с.г. и
проинформировать стороны о возобновлении работы до
19 часов.

за стачком локомотивных бригад – С.Н.КРЮЧКОВ;
за Министерство путей сообщения – Л.И.ПИНГАРЕВ;
за Московскую железную дорогу – В.В.ТИТОВ

(ТА РПЛБЖ)

3.2.

Решение 2-го Пленума Российского комитета РПЛБЖ

Участникам Пленума Российского комитета РПЛБЖ были представлены факты грубейшего нарушения руководителями депо Москва-пассажирская-Курская и Москва-пассажирская-Киевская трудового законодательства инструкций и других нормативных актов МПС в части комплектования локомотивных бригад для следования с пассажирскими поездами, что ставило под угрозу безопасность движения поездов, жизнь и здоровье перевозимых в поездах пассажиров.

Конкретные факты по депо Москва-пассажирская-Курская:

1. Поезд №61 отправился из Москвы 1 марта в 23 часа 59 минут под управлением машиниста-инструктора Ермакова в одно лицо;

2. Поезд №29 отправлен из Москвы 2 марта в 0 часов 40 минут под управлением машиниста-инструктора Синельникова В.Н. в одно лицо;

3. С поездом №27 из Москвы 2 марта в 9 часов 16 минут следовала локомотивная бригада под управлением машиниста Рогова В.Т. и помощника машиниста Бяшеров А.А., оба пенсионеры, длительное время не работающие на этих должностях;

4. С поездом №1, отправлением из Москвы 2 марта в 0 часов 05 минут, машинистом следовал Рыльский В.П. – пенсионер, не работающий в этой области с момента ухода на пенсию. В качестве помощника машиниста с ним следовал главный инженер депо Тихонов В.М.;

5. С поездом №201, отправлением из Москвы 2 марта в 0 часов 25 минут, в качестве помощника машиниста был отправлен заместитель начальника депо по ремонту Пугачев А.И., длительное время не работающий в составе локомотивной бригады.

Факты по локомотивному депо Москва-пассажирская-Киевская:

С поездом №23 5 марта в качестве помощника машиниста следовал и.о. заместителя начальника по ремонту Баклажет;

2. С поездом №159 5 марта в качестве помощника машиниста следовал Ротанов – слесарь скоростемерного цеха;

3. С поездом №97 6 марта в качестве помощника машиниста следовал Ченский – слесарь ПТО, который ранее понижен в должности за появление на работе в нетрезвом виде;

4. С поездом №9 6 марта в качестве помощника машиниста следовал Покусаев – мастер ПТО.

На основании вышеизложенных фактов Пленум решил: обратиться к начальнику Московской ж.д. Паристому И.Л. с представлением о смещении с занимаемой должности начальника локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская Цвирова С.Н., его заместителя Сагалова М.В. и начальника локомотивного депо Москва-пассажирская-Киевская Акулова М.П.

20.03.1992

Председатель РПЛБЖ В.А.КУРОЧКИН

Секретарь Ю.В.ШУЛЬГА

(ТА РПЛБЖ)

3.3.

Коллективный трудовой спор между администрацией
и профкомом РПЛБЖ локомотивного депо
Москва-пассажирская-Курская
(август-декабрь 1992 года)

3.3.1.

Обращение ко всем машинистам и их помощникам
Первичной профсоюзной организации локомотивного
депо Москва-пассажирская-Курская от 19.08.1992.

Уважаемые коллеги!

Только вынужденные забастовки, проведенные локомотивными бригадами депо «Москва2-Ярославская» в декабре 1991 года, «Москва-пассажирская-Курская» в марте 1992 года заставили пойти на переговоры МПС, Управление Московской железной дороги и сделать ряд усту-

пок локомотивным бригадам в их социально-экономических требованиях.

Однако после прекращения забастовок администрация полностью забыла о взятых на себя обязательствах и большинство пунктов требований, включенных в протоколы, так и остались не выполненными, зато сразу же начались репрессии в отношении участников забастовки. Часть локомотивных бригад незаконно были понижены в должности, другие получили административные взыскания, третьих пытались усмирить отбором предупредительных талонов и предвзятом проведении проверочных испытаний по ПТЭ.

И хотя все их незаконные решения отменены решением профкома и предписаниями народных судей и судебных исполнителей, администрация не спешит их выполнять и своими дальнейшими противоправными действиями стремиться показать, что законы существуют не для них, и они стоят над ними. Администрация до сих пор не желает понять, что улучшение социально-экономических условий локомотивных бригад, благополучие их семей самым благотворным образом скажется на их отношениях к работе и в конечном итоге на безопасности движения поездов.

Мы требуем от администрации МПС, Управления Московской железной дороги и депо:

- немедленного выполнения существующих законов РФ, заключения коллективного договора между администрацией депо и локомотивными бригадами;

- полного выполнения условий протокола от 03.03.1992, подписанного в ходе забастовки между МПС, Управлением Московской железной дороги и стачкомом депо;

- обязательное проведение намеченных в ходе мартовской забастовки переговоров с представителями правительства по вопросам:

- установление 36 часовой рабочей недели для локомотивных бригад;

- увеличение продолжительности ежегодных отпусков до 45 рабочих дней;

– уход на пенсию с 50 лет при достижении стажа работы в должности машиниста или помощника 25 лет;

В случае невыполнения этих требований мы вынуждены будем вновь использовать свое конституционное право – забастовку.

Мы хотим жить в государстве правовом, а не в государстве, где действует беспредел администрации, где любыми противоправными действиями душится любая борьба трудящихся за свои права.

Мы обращаемся к Вам за поддержкой наших требований, только совместными действиями мы сможем добиться их выполнения, ведь это наши общие требования, выдвинутые еще на конференции локомотивных бригад депо «Ильича» в 1991 году.

Мы обращаемся также к Независимому профсоюзу Горняков, Федерации профсоюзов авиационных диспетчеров, Ассоциации летного состава и Профсоюзу летного состава гражданской авиации с призывом проявить солидарность и выразить в любой возможной для вас форме поддержку нашей борьбе.

12.08.1992

Председатель профкома РПЛБЖ Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

3.3.2.

Протокол согласованных действий администрации локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская и профсоюзного комитета Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников депо

В целях снятия напряженной обстановки среди работников локомотивных бригад, сознавая взаимную ответственность сторон за успешную работу цеха эксплуатации и обеспечение на высоком уровне безопасности движения поездов, стороны пришли к следующему соглашению.

В целях недопущения нарушения законодательства РФ о труде начиная с 03.12.1992 администрация берет на

себя обязательство издавать приказы, касающиеся условий и оплаты труда, социально-бытовых условий членов РПЛБЖ, только после согласования с профсоюзным комитетом РПЛБЖ.

Администрация отзывает из Сокольнического районного народного суда жалобу на действия судебных исполнителей и профкома РПЛБЖ.

Приказ ТЧ-1 от 07.05.1992 №132 «О привлечении к дисциплинарной ответственности работников цеха эксплуатации депо» утрачивает силу.

Восстанавливается в должности машиниста электроваза С.Н.Крючков.

Профсоюзный комитет отзывает из Сокольнического районного народного суда все иски, поданные на данный момент, и снимает представление о привлечении членов администрации к административной ответственности за отказ от переговоров по заключению коллективного договора от 08.07.1992.

Профком обязуется усилить контроль за соблюдением законодательства о труде и правил по охране труда.

Стороны обязуются не ущемлять законных прав друг друга.

Протокол имеет обязательную силу для подписавшихся сторон.

04.12.1992

за профком РПЛБЖ –

Председатель профкома Е.А.КУЛИКОВ;

за администрацию депо – начальник депо С.Н.ЦВИРОВ

(ТА РПЛБЖ)

4.

**Становление Российского профсоюза
локомотивных бригад железнодорожников (1992–1995)**

4.1.

РПЛБЖ за единство свободного профсоюзного движения, за сплочение всех демократических сил России на пути реформ (03.1992 – 12.1994гг.)

4.1.1.

РПЛБЖ и Конгресс новых профессиональных
союзов России. Москва, 01.03.1992
(Документы конгресса)

4.1.1.1.

Сообщение об открытии для подписания
Протокола о согласовании намерений
профессиональных союзов России

Активизация рабочего движения является свидетельством пренебрежения интересам трудящихся. Именно поэтому законодательное ограничение прав организаций, защищающих интересы трудящихся, означает, что с этими интересами не намерены считаться.

Различие интересов трудящихся, объединенных в профессиональных союзах, объясняет отсутствие идейно-организационного единства российского профдвижения. Но это не должно быть помехой солидарным действиям профсоюзов против усилий любых органов ограничить их законные права и преследующих цель лишить трудящихся гарантий на организованную самозащиту от угнетения и бесправия.

Но если социальное партнерство – это не дань политической моде, а условие демократического развития государства, то оно возможно только при взаимоуважении позиций участников диалога.

Рассматривая факт подписания Президентом России Протокола о намерениях представителей политических партий, парламентских фракций и движений Российской Федерации как практическое воплощение политического курса на социальное партнерство, неоднократно указанного российской администрации ее высшим должностным лицом, профессиональные союзы также рассчитывают на внимание и содействие.

Являясь, по сути, общегражданскими организациями, выражающими интересы трудящихся граждан, профсоюзы по праву претендуют на участие в управлении государственными делами, в связи с чем заявляют о сво-

их намерениях актом подписания Протокола о согласовании намерений профессиональных союзов России.

01.03.1992

По поручению 1-го Конгресса
новых профессиональных союзов,
Информационный центр.

(ТА РПЛБЖ)

4.1.1.2.

Протокол о согласовании намерений профессиональных союзов Российской Федерации

Основываясь на принципах взаимоуважения прав и обязанностей каждого участника Протокола;

Признавая суверенитет народа по отношению к государству и его инструментам конституционной основой для построения взаимоотношений общественных организаций и органов государственного управления;

Принимая во внимание настоящую социально-политическую ситуацию и отсутствие практики согласования процесса реформ с органами общественного контроля, а также значение участия профсоюзов в управлении государственными делами;

Исходя из необходимости стабилизировать социально-экономическую обстановку и достигнуть общественно-го согласия;

Заявляя о своей приверженности соблюдению норм действующего законодательства в полном объеме, определенном Декларацией о государственном суверенитете России, стороны, участвовавшие в подписании настоящего Протокола от имени представляемых организаций и органов, подтверждают свое согласие по следующим принципиальным позициям:

— Каждая из сторон признает целесообразность создания представительного неправительственного консультативного органа, деятельность которого призвана служить

развитию взаимопонимания и взаимодействия между профсоюзными организациями, действующими на территории Российской Федерации и высшими органами государственного управления Российской Федерации, а также способствовать укреплению формирующихся институтов демократии и государственного управления.

– Каждая из сторон считает необходимым выступить в качестве учредителя и участника дальнейшей деятельности органа, целесообразность которого была признана Сторонами в п.1 настоящего протокола (далее по тексту Протокола – Орган).

– Каждая из сторон признает все законные и уставные права участников, присоединившихся к настоящему Протоколу, в том числе право прекращения своего участия в деятельности органа, при этом не ограничивая себя в свободе действий.

– Каждая из сторон признает целесообразность деятельности учреждаемого органа в течение всего времени участия в его деятельности Президента Российской Федерации, выступающего одной из сторон настоящего протокола.

Отказ от участия, заявленный сторонами, не может являться основанием для прекращения деятельности органа, кроме случая согласованного отказа одновременно всех участников Протокола, представляющих профсоюзные организации.

– Каждая из сторон принимает и признает регламент Органа, являющегося неотъемлемой частью настоящего Протокола. Процедура утверждения регламента Органа заключается в подписании Сторонами соответствующего протокола, являющегося обязательной составной частью действующего Регламента.

– Каждая из сторон признает, что основой деятельности Органа является взаимное консультирование по вопросам их дальнейшего взаимодействия, формирование различных экспертных и организационных групп и проведение согласованных информационно-пропагандистских мероприятий. Исходя из этого, стороны признают целесообразность проведения регулярных пленарных заседаний

своих специально уполномоченных представителей, в связи с чем, обеспечивают их присутствие.

— Каждая из сторон признает необходимость покрытия организационных расходов, связанных с подготовкой и проведением регулярных заседаний своих специально уполномоченных представителей, и гарантирует свое пропорциональное участие в их компенсации. Порядок определения размеров материальной компенсации утверждается актом принятия сторонами Регламента, в тексте которого должны содержаться соответствующие нормы.

— Каждая из сторон выражает свое согласие участвовать в соответствии с принятым регламентом в деятельности органа, именуемого (условно) «Российский Профпарламент».

Настоящий протокол признается каждой из сторон открытым для участия любой профорганизации, действующей на территории Российской Федерации.

Стороны, присоединившиеся к настоящему протоколу, выступают в поддержку подобной формы поиска общественно-политического согласия на всех уровнях органов государственного управления.

Настоящий Протокол открыт для подписания 01.03.1992 в соответствии с Резолюцией 1-го Конгресса новых профессиональных союзов.

(ТА РПЛБЖ)

4.1.1.3.

Обращение к профсоюзам России

Кризисное положение в стране, на сегодняшний день, делает, как

никогда, актуальной необходимость защиты прав и интересов трудящихся от непоследовательной политики государственных органов и произвола местных властей.

Неспособность профмонополий ВЦСПС выполнять свои функции, явилась причиной рождения новых, свободных профсоюзов, образующихся как по профессиональному, так и по территориальному принципам.

Деятельность свободных профсоюзов отмечают смелость постановки целей и задач, нетрадиционный подход к их решению, активность и независимость действий.

За сравнительно короткий срок своего существования свободные профсоюзы одержали немало побед, но и потерпели ряд чувствительных поражений в борьбе за права своих членов.

Нет сомнений, что со временем каждый свободный профсоюз станет мощной силой, заставляющей считаться с собой власть любого уровня. Однако сегодня свободные профсоюзы порой не успевают за развитием событий, тратя массу времени и сил на утверждение своих прав, запаздывая с законодательными инициативами на всех уровнях.

Основные цели предполагаемой консолидации:

- выработка общей позиции профсоюзов в области социального обеспечения их членов;
- согласование планов участия свободных профсоюзов в управленческой и законодательной деятельности государственных органов всех уровней;
- объединение усилий, направленных на решение вопросов, связанных с упорядочиванием формирования общественных фондов потребления и участием в управлении их расходовании.
- солидаризация профдвижения в борьбе против законодательных ограничений прав профсоюза.

Основные принципы консолидации:

- суверенность каждого профсоюза;
- общность целей и задач в области выражения интересов членов организаций и членов их семей;
- готовность к постоянному сотрудничеству на всех уровнях своих структур.

Организационным выражением предлагаемой консолидации может явиться учреждение Российского Профпарламента (название условное), деятельность которого будет регламентирована в соответствии с вышеизложенными целями и принципами.

Москва, 01.03.1992

(ТА РПЛБЖ)

4.1.1.4.

Резолюция Конгресса новых профессиональных союзов «О Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений»

Конгресс новых профессиональных союзов считает, что Российская трехсторонняя комиссия образована без учета мнения профессиональных союзов, с нарушением их прав, без соблюдения паритета;

по сути, она является двухсторонней, где со стороны работодателя выступают правительство и нарождающиеся предприниматели, а со стороны работников представлена лишь некоторая часть профессиональных союзов;

третья сторона явно не обозначена, поэтому невозможно определить, кто конкретно и зачем ее пытается представлять.

Признавая необходимость социального партнерства, основанного на принципах трипартизма, Конгресс новых профессиональных союзов настаивает на упорядочении Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, для этого следует:

- пересмотреть Положение о комиссии, исключив из него нормы, нарушающие действующее законодательство и ущемляющие права профессиональных союзов;

- четко обозначить каждую из трех сторон комиссии;

- включить в состав комиссии со стороны работников представителей Российских объединений профессиональных союзов, настаивающих на работе в ней.

С этой целью:

- участникам Конгресса, входящим в состав трехсторонней комиссии, поставить вопрос на заседании Комиссии о необходимости указанных преобразований;

- Правительству РФ внести в Положение о комиссии изменения для приведения его в соответствие с действующим законодательством РФ и нормам международного права;

- Верховному Совету РФ проконтролировать соблюдение принципов трипартизма, не допуская их искажения при формировании трехсторонних комиссий.

Москва, 01.03.1992

(ТА РПЛБЖ)

По состоянию на 01.03.1992 и до февраля 1993 в состав профсоюзной стороны Российской Трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений входили 9 представителей ФНПР, 3 представителя СОЦПРОФ, по одному представителю от НПГ и ПЛС ГА, при этом решение стороной принималась двумя третями ее членов, т.е. 5 представителей свободных профсоюзов имели и пользовались правом вето. – *Прим.ред.*

4.1.1.5. Резолюция Конгресса представителей новых профессиональных союзов «О нарушении прав профессиональных союзов»

В последнее время руководством России предпринимаются попытки расширить социальную базу проводимых реформ путем создания отношения социального партнерства с предпринимателями и профсоюзами. Однако, как уже изданные нормативные акты, так и их проекты (Указ Президента РСФСР «О социальном партнерстве и разрешении трудовых споров (конфликтов)», проект закона РСФСР «О соглашениях и коллективных договорах», проект Положения о порядке подготовки и рассмотрения Генерального и отраслевого тарифных соглашений на 1992 год) свидетельствуют о том, что в очередной раз правительство заняло, по существу, антипрофсоюзную позицию, отдавая явное предпочтение ФНПР в качестве партнера по переговорам и соглашениям, в ущерб иным профсоюзным объединениям с республиканскими выборными органами, и ориентируя свои документы на сложившуюся территориально-отраслевую структуру ФНПР.

Как следует из факта совместного подписания 4 января 1992 года правительством и Советом Федерации ФНПР постановления «О совершенствовании управления Фондом социального страхования Российской Федерации в 1992 году», правительству известен регламент, установленный КЗоТ РСФСР. Но тот же факт говорит о непризнании правительством и ФНПР законного равноправия профсоюзов между собой, а заодно и права трудящихся на участие в управлении государственными делами.

Конгресс требует от правительства:

- не допускать дискриминации профессиональных союзов по каким-либо признакам;

- не представлять в парламент РФ Законопроекты, регулирующие социально-трудовые отношения, без согласования с объединениями, не входящими в систему государственных профсоюзов;

- приостановить Постановление «О совершенствовании управления Фондом социального страхования», келейно рожденное Ключковым-Бурбулисом;

- приостановить Указ «О социальном партнерстве и разрешении трудовых споров», как дискриминационный по отношению к новым профсоюзам;

- исключить из абзаца ст.5 гл.III Постановления Правительства от 20.02.1992 №103 «Об утверждении Положения о Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений» следующие слова:

- «...по проблемам экономического и социального развития общества»;

- абзац 8 исключить полностью, как нарушающий действующее законодательство о профсоюзах.

Конгресс считает целесообразным образование «Профпарламента» и поручает ОПТКП провести организационную работу по этому вопросу с привлечением любого представителя Конгресса.

Москва, 01.03.1992

(ТА РПЛБЖ)

4.1.1.6.

Резолюция Конгресса

представителей новых профессиональных союзов
«О создании информационно-консультативного центра»

«Кризисное положение в стране на сегодняшний день делает как никогда актуальной необходимость защиты прав и интересов трудящихся от непоследовательной по-

литики государственных органов, произвола местных властей и администрации предприятий.

Неспособность старых профсоюзных структур выполнять свои функции явилась причиной рождения новых, свободных профсоюзов. Сегодня свободные профсоюзы порой не успевают за развитием событий, тратя массу времени и сил на утверждение своих прав, запаздывают с законодательными инициативами на всех уровнях.

Нет сомнений, что со временем каждый свободный профсоюз станет мощной силой, заставляющей считаться с собой власть любого уровня.

В соответствии с вышеизложенным, новые профессиональные союзы для действенного выражения, реализации и защиты интересов своих членов на уровне государственной власти (исполнительной и законодательной), а также для взаимодействия с правительством, работодателем, для сбора и передачи опыта и информации, оказания помощи Парламенту по выполнению его обязанностей информировать о разрабатываемых законопроектах и согласовывать законодательные акты по социально-трудовым вопросам с профессиональными союзами, договорились о нижеследующем:

1. Создать информационно-консультативный центр.

На основании статей 7 и 49 действующей Конституции, Конгресс обращается к Верховному Совету РФ за содействием в обеспечении работы информационно-консультативного центра.

Конгресс поручает представлять его интересы по организации информационно-консультативного центра Независимому профсоюзу горняков России с правом привлечения к этой работе любого участника Конгресса.

Пакет документов Конгресса подписали:

**Российская конфедерация
свободных профсоюзов – Н.В.СОЛОВЬЕВ;
Российский профсоюз
локомотивных бригад железнодорожников –
В.А.КУРОЧКИН;
Конфедерация объединений
профсоюзов России – С.Е.КАПТЕРЕВ;**

Независимый профсоюз
Автоваза «Единство» – А.И.МОРОЗ;
Челябинская профсоюзная организация
поездных бригад рефрижераторщиков – В.А.СЕЛИЧЕВ;
Ассоциация свободных профсоюзов
трудящихся МАККИП – Б.М.ФЕДОРОВ;
Профсоюз поездных бригад
рефрижераторщиков г. Москва – Р.С.МАЛЬГИНОВ;
Комитет прав человека при Моссовете – В.А.ЛОМАКИН;
Федерация авиационных диспетчеров – В.Б.БРОДУЛЕВ

Москва, 01.03.1992

(ТА РПЛБЖ)

4.1.2.

РПЛБЖ и учреждение Конфедерации
свободных профсоюзов транспорта России

4.1.2.1.

Решение РК РПЛБЖ по созданию
объединения транспортных профсоюзов

Кризисное положение в России, повсеместное наступление на права наемных работников, и одновременно Профсоюзов, номенклатурная приватизация, способствующая еще большему унижению работников, кризис власти и чинимый беспредел делают, как никогда, актуальной необходимость защиты прав и интересов трудящихся от непоследовательной политики государственных органов и администрации на предприятиях.

Неспособность государственных профсоюзов выполнять возложенные на них задачи по отстаиванию интересов людей труда явилась причиной образования новых, свободных профсоюзов, образующихся как по профессиональному, так и по территориальному принципам.

За короткий срок своего существования свободные профсоюзы одержали немало побед, возродили уверенность людей в том, что их коренные интересы могут быть

выполнены и защищены.

Государственные органы и администрация, на первых порах несерьезно отреагировав на рождение новых профсоюзов, а затем, оценив их практическую деятельность, которую отмечают смелость постановки целей и задач, нетрадиционный подход к их решению, активность и независимость действий, увидели в них силу, способную положить конец их произволу и заставить считаться с собой. Объединив свои усилия на одном – не дать вырасти и укрепнуть этой силе, власть имущие пошли в решительное наступление на права Профсоюзов. Об этом свидетельствуют, например:

- принятие Верховным Советом РФ без обсуждения выработанных поправок в Кодекс Законов о Труде, которые лишили профсоюзные органы властных полномочий по защите своих членов;

- постоянные попытки государственных органов лишить Профсоюзы прав на управление средствами социального страхования своих членов и экспроприировать их имущество;

- попытки путем физической расправы, угроз, шантажа, расправиться с лидерами профсоюзов, а сами профсоюзы ликвидировать через суды по представлениям «стражей законности» – прокуроров.

Нет сомнения, что со временем каждый профсоюз станет мощной силой, заставляющей считаться с собой власть любого уровня, однако сегодня ими тратится масса времени и сил на утверждение своих прав и борьбу с коррумпированной административно-командной системой, которая только изменила свои названия на демократические.

Участники Пленума Российского Комитета РПЛБЖ, в связи с вышеизложенным и с учетом требований, выдвигаемых жизнью, считают, что необходима консолидация сил через объединение свободных профсоюзов.

Основными целями консолидации служат:

- выработка общей позиции в области социально-экономического, правового, трудового обеспечения их членов;

- вести коллективные переговоры, эффективно противостоять давлению работодателей;

– объединение усилий на решение вопросов, связанных с упорядочением формирования общественных фондов потребления и с участием в управлении их расходованием;

– солидаризация в борьбе против законных ограничений прав профсоюзов, произвола органов государственного и хозяйственного управления, судебных органов;

– согласование действий по участию в управленческой и законодательной деятельности государственных органов всех уровней;

– распространять опыт борьбы, способствовать появлению новых и укреплению существующих организаций в различных регионах и отраслях;

– способствовать интеграции свободных профсоюзов России в международное профсоюзное движение.

Основные принципы консолидации:

– суверенность каждого профсоюза. Каждый профсоюз признает все законные и Уставные права участников объединения, в том числе право прекращения своего участия в деятельности органа, при этом не ограничивая себя в свободе действия;

– общность целей и задач в области выражения интересов членов организаций и членов их семей;

– готовность к постоянному сотрудничеству на всех уровнях своих структур.

Москва, 23.02.1993

Председатель РК РПЛБЖ В.А.КУРОЧКИН

4.1.2.2.

Из документов Учредительного съезда Конфедерации свободных профсоюзов транспорта России

4.1.2.2.1.

Информационное сообщение
об учредительном съезде КСПТР

27.03.1993 в ДВТ состоялся I Съезд Конфедерации свободных профсоюзов транспорта (учредительный) – с целью усиления защиты социальных прав своих членов

Присутствовало делегатов с правом решающего голоса от: АЛС России – 20 делегатов, ФПАД России – 35 делегатов, РПЛБЖ – 38 делегатов.

Председателем по ведению съезда выбран В.А.Курочкин – председатель РК РПЛБЖ.

Выбран Президиум: В.Б.Бродулев – вице-президент ФПАД России; А.А.Кочур – президент АЛС России.

Мандатная комиссия: Председатель – В.Д.Корнев; члены – В.Н.Чудиков, А.Е.Чернов, А.Ю.Замятин, А.А.Агриколянский, В.В.Федоров.

(ТА РПЛБЖ)

4.1.2.2.2. Резолюция

Принять предложенный Устав КСПТ за основу с последующими поправками членами редакционной комиссии.

Принять за основу предложенную структуру КСПТ по второму варианту: Съезд-Исполком.

Сорганизоваться на основе принятого Устава трем профсоюзам РФ – АЛС России, ФПАД России, РПЛБЖ в «КОНФЕДЕРАЦИЮ СВОБОДНЫХ ПРОФСОЮЗОВ ТРАНСПОРТА РОССИИ».

Принять заявление о поддержке участниками I Съезда КСПТ Президента РФ Б.Н.Ельцина с последующей рассылкой в средства массовой информации, доведения до участников 9-го Съезда Народных депутатов и лично Президенту РФ.

Принять заявление для средств массовой информации об акте вандализма (надругательстве над Государственным Флагом РФ) у дома Советов 21.03.1993. Первый Президент КСПТ России выбирается на I съезде, сроком на 1 год.

Юридическое образование КСПТ России на основании принятого Устава считать 27.03.1993.

Принять Кодекс Чести Конфедерации свободных профсоюзов транспорта России (прилагается).

Данную Резолюцию и Устав довести до всех членов ФПАД России, АЛС России, РПЛБЖ.

Москва, 27.03.1993

Президент ФПАД России В.КОНУСЕНКО;

Президент АЛС России А.КОЧУР;

Председатель РК РПЛБЖ В.КУРОЧКИН

(ТА РПЛБЖ)

4.1.2.2.3.

Кодекс чести Конфедерации свободных профсоюзов транспорта России

Принят на 1-м съезде КСПТ России 27.03.1993

– Постоянно стремиться к поддержанию чести и достоинства своих членов и организаций.

– Сотрудничать друг с другом во всех вопросах, касающихся общих интересов.

– Уважать юридические права друг друга.

– Прилагать максимальные усилия для обеспечения монолитной консолидации членов внутри каждого профсоюза как единой организации, защищающей его интересы в государственных и иных органах власти и административного управления.

– Обмениваться информацией, касающейся вопросов общей заинтересованности.

– Уважать конституционный механизм для улаживания разногласий, которые могут возникнуть между организациями.

– Воздержаться от злоупотребления или извлечения выгоды из конфиденциальных сведений, доверенных сторонами друг другу.

– Без опасения беспощадно разоблачать любое лицо или организацию, виновную в действиях, наносящих ущерб интересам Конфедерации.

– Не допускать, чтобы политические, расовые, религиозные и национальные соображения влияли на свобод-

ное и справедливое решение вопросов, касающихся всех сторон.

– Тщательно выполнять действующий Устав, Кодекс и принятые к ним изменения.

– Воздерживаться от каких-либо действий, наносящих ущерб интересам профессии или способствующих снижению установившихся норм этики и поведения.

– Участвовать в выдаче информации прямо или косвенно касающейся другой стороны любых официальных заявлений, а также предоставлять какие-либо отчетные данные и сведения с предварительным уведомлением и согласованием сторон.

Президент ФПАД России В.КОНУСЕНКО;
Президент АЛС России А.КОЧУР;
Председатель РК РПЛБЖ В.КУРОЧКИН

(ТА РПЛБЖ)

4.1.3.

Обращение к профсоюзам России

Политическая и социально-экономическая ситуация в России, обозначив новые общие для всех без исключения профсоюзов проблемы, переводит вопрос об объединении усилий из разряда желаемого в разряд необходимого. Попытки объединения профсоюзов предпринимались и ранее, однако этому мешали как объективные, так и субъективные причины.

Трудно было построить новое здание российского объединения, не имея кирпичей профсоюзов, прошедших обжиг временем и конкретной профсоюзной работой в новых условиях, работой, нацеленной на решение специфических профессиональных и отраслевых проблем.

Учиться этому было не у кого, но многие из нас за спрессованный период с конца восьмидесятых до настоящего момента прошли настоящую практическую школу становления.

Сегодня очевидно, что судьба каждой профсоюзной ячейки, каждого профсоюза в отдельности, во многом зависит от того, насколько действия самостоятельных профсоюзов будут не только противоречить друг другу, но, по возможности, совмещаться и согласовываться. Ни одному профсоюзу не уйти от решения проблем, из которых сегодня нужно выделить главные:

- идет беспрецедентный процесс спада производства, сопровождающийся ростом безработицы. Страх потери рабочего места ставит трудящихся в унижительное положение гипертрофированной зависимости от работодателей и чиновников, зависимости, которая не имеет ничего общего с социальным партнерством в странах с рыночной экономикой;

- управление отдельными предприятиями и целыми отраслями осуществляется нередко не только не профессионально и не заинтересованно, но и недобросовестно. Трудовые коллективы, профсоюзы отстраняются от какого бы то ни было участия в управлении, что мотивируется коммерческой тайной или какими-то соображениями, не постижимыми ни с позиций интересов работников, ни с позиций отраслевых и государственных;

- правительство Российской Федерации, являясь в значительно большей степени собственником и работодателем, чем арбитром и посредником в социальном партнерстве, уже не скрывая, ведет борьбу с профсоюзным движением в целом. Необъявленная война ведется с целью максимально ослабить профсоюзы, не запрещая их формально, по сути лишить их основных прав и возможностей реально влиять на социально-экономические процессы;

- мы уже лишены прав законодательной инициативы. У нас нет прочной правовой основы на участие в управлении предприятиями. У нас нет достаточной правовой основы на контроль за охраной труда. В новых законопроектах расширяется круг категорий трудящихся и отраслей, лишенных права на забастовку, а для тех, кому это право оставляют, предлагается такой процедурный слабом, который адекватен запрету;

– идет грубое вмешательство со стороны налоговой службы, банков и госорганов в финансовую внутринпрофсоюзную деятельность.

– внебюджетные фонды, призванные защищать трудящихся от безработицы, временной нетрудоспособности, от профессиональных заболеваний, от несчастных случаев на производстве, от воздействия вредных факторов... работают сами на себя, на эпидемически разрастающуюся бюрократию, а профсоюзы, как единственный организованный институт защиты интересов трудящихся, лишен права контроля и участия в управлении средствами этих фондов. При всем этом, реализуется не новый прием «разделяй и властвуй», путем навешивания ярлыков на одни профсоюзы, втягивания в политику других, разжиганием взаимоуничтожающей конфронтации между профсоюзами. Вольно или невольно, поддаваясь втягиванию в эту мышиную возню, мы все, без исключения, теряем реальную возможность консолидировано и эффективно выступать в роли полноценного социального партнера в Российской трехсторонней комиссии, лоббировать в парламенте, недооценивая то, что самым многочисленным электоратом в выборах являются профсоюзы.

Перед лицом происходящего мы еще раз высказываемся в пользу скорейшей консолидации сил всех свободных профсоюзов. Мы считаем, сегодня сделать это возможно через учреждение всероссийского профсоюзного объединения конфедеративного типа с четко ограниченной компетенцией решения только общих неотложных проблем, не задевающих ни чьих-то амбиций, не ущемляющих ни самостоятельности, ни прав профсоюзов и уже существующих объединений.

Это позволит добровольно скооперировать материальные, интеллектуальные, научные и методические ресурсы, образовать общее информационное поле, совместную школу подготовки профсоюзного актива.

Мы предлагаем, в сроки до середины февраля 1995 года, провести конференцию с участием всех без исключения профсоюзов, заинтересованных в консолидации сил

для решения изложенных проблем, с целью обсудить данное предложение.

Декабрь 1994 года
Президент профсоюза летного состава РФ
А.МАЛИНОВСКИЙ;
Председатель Совета профсоюза летного состава
а/п Пулково Б.БЕЛЮШИН;
Председатель порт. комитета
Российского профсоюза докеров К.ФЕДОТОВ;
Зам. председателя
Российского профсоюза докеров В.ПЕТРОВ;
Председатель МК СОЦПРОФ 1 МЧЗ В.ДВОРИН;
Зам. председателя
райкомитета РПЛБЖ А.ГИЛЬМАНОВ;
Зам. председателя
МК СОЦПРОФ Конаковской ГРЭС И.ЧЕЧКО;
Председатель профкома СОЦПРОФ АЗЛК С.ЧУРИКОВ;
Председатель профкома,
член Российского комитета РПЛБЖ
А.ПАЙДЕНКО
(ТА РПЛБЖ)

4.2.

«Российский профсоюз
локомотивных бригад железнодорожников»
(Интервью с председателем профкома РПЛБЖ локомотивного депо Финляндского отделения Октябрьской ж.д. Александром Замятиным, март 1993 года)

– Расскажите, пожалуйста, об истории создания вашего профсоюза.

– В 89-м году на волне создания первых СТК у нас в депо его создали – и избрали меня туда. Немного поработав в СТК, мы поняли, что это орган, не имеющий ни прав, ни полномочий, что такими правами и полномочиями законодательством наделены профсоюзы. Но создать в то время профсоюз было невозможно из-за того же законода-

тельства, оберегавшего государственные профсоюзы и их монополию. Мы попытались занять позицию в профкоме отраслевого государственного профсоюза. Мы вышли на выборы профкома нашего депо. Начальство стало на позицию защиты старых устоев. Не видя поддержки и понимания со стороны коллектива, и понимая, что без этого не будет никакого результата, даже если мы займем ключевые позиции, мы отказались на тот период времени от борьбы за профсоюз. Сейчас я понимаю, что бог нас уберег от шага, который привел бы лишь к пустой трате времени и «войне» с системой, похожей на партийную. Примеры такой борьбы, когда искренне верящие люди шли работать в старые профсоюзы, и их система или ломала, или покупала. После этого я так и продолжал работать машинистом электровоза. СТК из-за своей бесхребетности приказал долго жить.

– А как же организовался свободный профсоюз?

– Сложно. Мы все были не готовы. Начинали мы все самостоятельно, без чьего бы то ни было влияния, без всякой помощи. С первого дня мы определили свою позицию: чтоб не превратиться в подобие старых профсоюзов, мы должны сделать первичную организацию полностью самостоятельной, что может быть достигнуто полной финансовой самостоятельностью, отсутствием вышестоящих руководящих структур, которые неизбежно оторвутся от проблем живых людей, а кормить эти структуры придется. Интуитивно, без знания общемировой практики профсоюзного движения, мы определили, что мы не можем быть в одном профсоюзе с работодателем. В наш профсоюз вошли только локомотивные бригады и те, кто с ними напрямую связан. Никаких других профессий, представителям которых мы объясняли, что мы ни от кого не отрываемся и не отказываемся от решения общих проблем и ведения общей работы по защите прав всех наемных работников, а просто хотим попробовать самостоятельно пройти организационный этап построения и работы свободного профсоюза. Мы готовы были объединяться и тогда и сейчас со всеми действующими и действительными профсоюзами на принципе полной самостоятельности первичных организаций – без со-

здания каких-либо более сложных структур, предусматривающих руководящие должности.

— Сколько людей у вас в депо?

— 900 человек, машинистов около 450.

— Сколько людей вступило в профсоюз при создании?

— Это вопрос сложный: ведь у нас слабая информационная связь друг с другом, люди работают по всему Карельскому перешейку. Мы провели 17 собраний в течение одного месяца, на которые приходило от двух до тридцати человек. Нас это расстраивало, так как мы считали, что если всех не убедить в необходимости нового профсоюза, то лучше и не начинать вовсе. Сейчас, оглядываясь в прошлое и имея опыт своей работы, следует признать, что мы были не правы: профсоюз живет не искусственно созданным количеством членов, которое нужно будет искусственно поддерживать, а лишь сознательным добровольным участием. Учреждали мы профсоюз в два дня. Вступило порядка 120 человек. В промежутке между собраниями поступила информация, что в Москве собирается Координационный совет локомотивных бригад — это общественный орган, в который входил и Ленинградский железнодорожный узел. Это не формальная организация, в которой инициативные люди участвовали в некоторых диспутах в министерствах по чисто профсоюзным вопросам, которые профсоюзы не решали. Меня пригласили туда, и я поехал уже как представитель профсоюза. В Москве было принято решение двигаться в сторону создания российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников. Второе собрание проводили 6 ноября 1991 года, это и было днем рождения профсоюза. Был день полноты, и те, кто был на первом собрании, сели около кассы, поставили стол и стали собирать заявления. К концу дня было более 200 человек.

— Какое было отношение администрации?

— Говорят, что только в нашем депо это было возможно. У нас атмосфера семейная.

— Не мешали?

— Нет.

— Когда начались конфликты с администрацией?

– У нас нет конфликтов с администрацией. У нас есть работа, которая выливается в конфликты. Мы не считаем их конфликтами с людьми, а считаем их конфликтами с системой, а администрация – это не абстрактное понятие, а конкретные живые люди, находящиеся внутри этой системы по разным причинам и по-разному к ней относящиеся. С конкретными живыми людьми конфликтов не было, но с первого дня был конфликт с системой.

– Так что же, администрация вам помогает?

– Опять не так. В первое время сыграл фактор неожиданности – они просто не знали, что такое профсоюз вообще, так как привыкли рассматривать его своим «помощником». О свободном профсоюзе никто в то время ничего и не мог знать. А сейчас мы неудобны для них, но они работают с нами, даже с некоторым интересом.

– А что было дальше?

– Пока мы готовили документы по регистрации, началась работа по созданию российского профсоюза. Дело тоже было новое, профессионалов с опытом профсоюзной работы не было. Устав рождался в спорах и разногласии. Когда в январе 1992 года был учредительный съезд, я почти в одиночку воевал за более демократичный, более живой устав, старался исключить возможность создания руководящих органов. В итоге у нас возник устав, в котором зафиксировано, что все органы являются исполнительными, хотя практика показала, что в сложных ситуациях кому-то приходится брать на себя инициативу и ответственность. Так что вопрос, что лучше – федерация или конфедерация, сложный. Но мы не хотим уходить от того, что у нас получилось, так как это более живой организм.

– Как вы прожили эти два года? Кстати, официальный профсоюз у вас еще существует?

– Да. В него входит тот слой людей, которым все равно. Вообще, практика показывает, что когда профсоюзы перестанут заниматься дублированием административных функций, когда перестанут занимать прогосударственную позицию, то 30–40 процентов останутся в профсоюзах на принципе осознания. Эта ситуация и наш профсоюз трогает. В наших рядах есть балласт, от которого мы сами страдаем.

— Какими достижениями вы можете гордиться?

— В первую очередь, на нашем предприятии начал действовать закон. Нет того, чтобы человека можно было наказать из-за плохого настроения начальника.

— Как вы этого добились?

— Прежде всего тем, что начали обучать обе стороны закону. Ведь как рабочий жил: по принципу «начальник большой, ему видней», так и начальство... Но вообще, движение в сторону правового государства не может быть без конкретных сдвигов в эту сторону на каждом отдельно взятом предприятии. А при этом основная работа заключается в том, что конкретные люди, составляющие все наше общество, не понимают существенной разницы между порядком и правовым беспределом, когда все отдается на откуп совести и воле руководителя. Забегая вперед, хочу отметить, что и из меня пытаются постоянно сделать такого руководителя. Сопротивление пока безуспешно, и осознание членами профсоюза необходимости работать в профсоюзе самим лежит в области желаемого.

— Ну, а экономические или другие достижения?

— Одна из наших профессиональных проблем та, что локомотивная бригада стоит на стыке безопасности движения и экономических проблем. Мы поставлены в условия, когда вынуждены нарушать безопасность движения.

— И что вы делаете?

— Мы судимся с администрацией. Добились решения, что все недоработки, которые у локомотивной бригады бывают, оплачиваются как простой — 2/3 ставки. Мы считаем, что и это несправедливо, будем выходить на арбитражный суд. Практически, путем заключения колдоговоров, созданы условия сохранения штата. Полностью взяты под контроль режимы труда и отдыха локомотивных бригад, графики сменности и отпусков. Я, как главный правовой инспектор труда нашего профсоюза, также держу это под контролем и накладываю на администрацию штрафы за нарушение законодательства и ущемление прав конкретного работника. Продолжаем вести работу в направлении исключения сверхурочных, сорванных выходных дней, которые существенно увеличивают показа-

тели заработной платы при фактически очень низкой оплате труда локомотивных бригад. Пора уходить от зарабатывания своего прожиточного минимума за счет своего здоровья. И здесь встает вопрос о нашем профсоюзном одиночестве.

– А сколько таких первичных организаций Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников сейчас в России и регионе?

– Точная информация в Российском комитете нашего профсоюза, но по данным на последнем пленуме, более чем в 30 локомотивных депо наши организации действуют уже на полном основании, и где-то на подходе еще более 20 депо. Вопрос заключается в отсутствии информации о нашем профсоюзе и той работе, которая направлена на решение проблем всех локомотивных бригад России. И мы хотели бы через вашу газету обратиться ко всем локомотивным бригадам, и в первую очередь, нашей Октябрьской железной дороги с информацией о нас и с просьбой осознать необходимость создания в каждом депо действительно профессионального союза, который в новых условиях экономики и политики только и может защитить наши профессиональные интересы.

– А рабочие других профессий не обвиняют вас в элитарности? Что вы являетесь ключевым звеном и поэтому можете требовать?

– В депо нет. На дороге и в отделении дороги – постоянно. Причем, дело именно в распределенческой психологии. Мы не выступаем за то, чтобы вытянуть побольше из своей отрасли или от других профессий. Мы понимаем, что железная дорога – единый организм. Но загонять проблемы нашей профессии вглубь общего пирога, выделяемого сверху, это – остатки старой распределенческой системы. Мы считаем, что рыночная экономика должна быть, но железная дорога должна быть государственной, как и во всех государствах мира. А финансирование как отрасли в целом, так и отдельных профессий железной дороги – это дело правительства, если оно понимает необходимость и роль железной дороги в инфляционных процессах государства.

А воевать нам приходится с местной администрацией, так как она выполняет роль бюрократа, в задачу которого входит не пущать дальше. Мы среднее звено пройти не можем. Наверху Исполнительный Комитет Российского профсоюза воюет за тарифное соглашение, но его должны поддержать снизу заключением колдоговоров.

— Что вы и делаете?

— Да. Колдоговора — это основная наша работа. Много спорных вопросов, и как мы говорили уже, споры приходится решать в судах. Но суды не все споры рассматривают. Дальше — забастовка. А антирабочим законом бывшего Союза нам запрещено бастовать. Хотя практика показывает, что бастовали, бастуем и бастовать будем.

— А у вас была забастовка?

— Да была, вернее — предупредительная забастовка в связи с задержкой выплаты заработной платы. Если задержку на 2–3 недели можно назвать задержкой. Это была знаменитая приостановка 16 июня прошлого года. Функции стачечного комитета выполняли два профкома: наш и официальный.

— Добились выполнения требований?

— Добились мы одного — с нами стали разговаривать. Мы добились выхода на договорные отношения.

— Чтобы вы хотели сказать в заключение?

— Всего, наверное, сказать невозможно. Еще раз хочу обратиться к нашим товарищам по профессии: Проснитесь!

Все условия для быстрого безболезненного создания самостоятельной профсоюзной организации, в которой достаточно средств и на путевки, и на многое-многое другое чего мы лишены в старых профсоюзах, нами подготовлены. Мы готовы делиться опытом и помощью. Уже созданы на Октябрьской дороге Районный и Дорожный комитеты нашего профсоюза, работающие на принципах сопредседательства. Вас ждет на несколько десятилетий необъятное поле работы».

В марте этого года Профсоюз Локомотивных бригад объединился с профсоюзом авиадиспетчеров и Ассоциацией летного состава на конфедеративной основе. В первый раз в истории питерских свободных профсоюзов объедини-

лись три реально действующих профобъединения. На сегодня они живут единой жизнью. 5 ноября прошло совещание на региональном уровне, 26 ноября состоится Учредительный съезд Северо-западного регионального объединения Конфедерации Свободных Профсоюзов транспорта. ФПАД, РПЛБЖ и Профсоюз летчиков выступают застрельщиками. Члены этих организаций хотели бы обратиться через газету ко всем свободным профсоюзам. Они считают, что пока не поздно, пока на свободные профсоюзы не началось давление, необходимо объединяться. И объединяться без создания руководящих структур, без единого финансирования. Их призывы не остаются без ответа. Принципиальное согласие на вступление в конфедерацию дал Российский профсоюз докеров, а также некоторые автотранспортные предприятия. Транспортники приглашают всех. Сейчас есть возможность создать базу всех свободных профсоюзов – формальную «крышу», которая так необходима молодым, еще не окрепшим профобъединениям.

Комментарий редакции «Рубикона». На наш взгляд, лидер РПЛБЖ выгодно отличается от многих профсоюзных деятелей – как официальных, так и свободных. Он не сотрясает воздух политическими декларациями, не обивает пороги высоких кабинетов, не красуется на различных круглых столах. Он просто работает.

(«Рубикон», №2, 1993)

4.3.

РПЛБЖ на всероссийском референдуме
в апреле 1993 года: «Обращение представителей
свободных профсоюзов к Президенту
и гражданам России»

Политическая ситуация требует от нас – представителей свободных профсоюзов обозначить свою точку зрения по двум принципиальным вопросам – отношения к вопросам референдума 25 апреля и позиции свободных профсо-

юзов во взаимоотношениях с органами государственной власти при проведении реформ.

Мы представляем себе, что альтернативу курсу Президента на преобразование России готовят сегодня его политические оппоненты. Мы видим причину кризиса в попытках ликвидации сильной Президентской власти и соединения в одних руках законодательной, исполнительной и судебной функций, то есть восстановления старой системы. Поэтому вопрос стоит не о противостоянии Съезд-Ельцин, не лично о Ельцине, а о действительном разделении властей. Сохранение у власти сторонников монополии государственной собственности и государственных профсоюзов – наследников ВЦСПС, будет означать опасный откат к коммунистическому прошлому. Гражданский мир в стране окажется под угрозой.

Поэтому мы призываем членов своих профсоюзов и других граждан России 25 апреля подтвердить политическое доверие Президенту и проголосовать за досрочные выборы народных депутатов.

Наша поддержка связана с надеждой на осуществление Президентом ряда важных практических мер в сфере трудовых отношений, взаимодействие власти с организованным демократическим рабочим движением. В число этих мер необходимо включить нормативное запрещение вмешательства государства в вопросы регулирования заработной платы, которые должны решаться на основе коллективных договоров. Необходимо создание в России эффективной системы охраны труда.

Мы настаиваем на неукоснительном соблюдении прав профсоюзов, в том числе предусмотренных Конвенциями МОТ, последовательном осуществлении принципа равноправия всех профессиональных объединений работников, в особенности на проведение забастовок, невмешательства государственных органов в деятельность профсоюзов, не подконтрольность финансовой деятельности профсоюзов Государственной налоговой службе. Необходимо также полное фактическое равноправие различных профобъединений в отношении управления средствами социального страхования и в системе социального партнерства.

Например, в рамках Российской трехсторонней комиссии, состав которой должен быть пересмотрен с учетом представительства интересов профсоюзов, политически и организационно не связанных с системой ВЦСПС и не имеющих в своих рядах работодателей.

Мы ждем от Президента обеспечения неукоснительного выполнения его указов, принятия новых нормативных актов в развитие наших предложений, а от граждан России – всемерной поддержки президентского курса преобразования в России.

От этих его шагов в значительной мере будет зависеть социальный мир в России, дальнейшая поддержка его действий свободными профсоюзами.

Представляя интересы членов наших профсоюзов, и поддерживая свою приверженность основным демократическим принципам, мы заявляем, что и впредь будем строить отношения с властью на основе вышеизложенных наших общих позиций.

Апрель 1993 года

Независимый профсоюз горняков России –

А.А.СЕРГЕЕВ;

Ассоциация летного состава – А.А.КОЧУР;

Федерация профсоюзов

авиационных диспетчеров России – В.В.КОВАЛЕВ;

Профсоюз «Солидарность» (Самара) – А.С.БЕЛЕНКО;

Конфедерация объединений профсоюзов России –

В.М.ЛАВРИЧЕВ;

Российский профсоюз локомотивных бригад

железнодорожников – В.А.КУРОЧКИН;

Российская конфедерация свободных профсоюзов –

Н.В.СОЛОВЬЕВ;

Российский профсоюз моряков – В.Р.НЕКРАСОВ;

Российский профсоюз докеров – В.В.ВАСИЛЬЕВ;

Профсоюз трудящихся горно-металлургической
промышленности России – Б.Г.МИСНИК;

Объединение профсоюзов трудящихся
кооперативных предприятий – И.Н.ГОРБАШОВ;

Ассоциация свободных профсоюзов

трудящихся МАККИП – Б.М.ФЕДОРОВ;

Центральный совет профсоюзов
казацких войск России – Н.Т.ВЕТРОВ;
Профсоюз летного состава России – Н.М.КНЯЗЕВ;
Объединение свободных профсоюзов
«Справедливость» – В.И.ГОМЕЛЬСКИЙ;
Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ –
С.В.ХРАМОВ;
Российское объединение профессиональных союзов
«Солидарность» – А.В.ЧЕРНЫХ;
Профсоюз металлистов СОЦПРОФ – В.Е.МОХОВ;
Профсоюз водителей городского транспорта
СОЦПРОФ – В.В.ШУЛЬГА;
Профсоюз медиков СОЦПРОФ – Н.М.СЕМЕНЕНКО;
Профсоюз работников общественного обслуживания
СОЦПРОФ – А.Л.ЕФРЕМЕНКО;
Профсоюз журналистов
СОЦПРОФ – А.В.ПЕТРОЧИНИН;
Профсоюз научных и инженерных работников
СОЦПРОФ – В.И.Мухин

(ТА РПЛБЖ)

4.4.

Обращение Российского комитета РПЛБЖ
(август 1993 года)

Уважаемые коллеги!

27.01.1992 был создан Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ).

Профсоюз объединяет в своих рядах работников одной профессии – машинистов и их помощников, машинистов инструкторов, дежурных по депо, поэтому он может более полно и конструктивно выразить и защитить их профессиональные, социально-экономические, правовые и другие интересы.

Это Свободный Профсоюз нового типа, который на деле независим в своей деятельности от органов государственного управления, хозяйственных органов, политичес-

ких и общественных организаций, им не подотчетен и не подконтролен: в него закрыт доступ администрации.

Основными структурными звеньями РПЛБЖ являются первичные профсоюзные организации, которые самостоятельны в решении своих уставных задач. Вне зависимости от численности, каждая первичная организация имеет своего представителя в высшем выборном профсоюзном органе – Российском комитете, который осуществляет руководство профсоюзом в перерывах между Съездами. Больше никаких вышестоящих выборных руководящих органов Профсоюз не имеет.

Все решения Российского комитета носят рекомендательный характер для первичных организаций, которые, в свою очередь, самостоятельно решают вопрос отзыва и замены своего представителя в нем.

Первичные организации самостоятельно распоряжаются и управляют финансовыми средствами, как профсоюзного бюджета, так и государственного социального страхования своих членов. Только 10% профсоюзного бюджета и 1% взносов государственного социального страхования отчисляются первичными организациями для работы Российского комитета и развития формируемого при нем фонда социального страхования, остальные средства остаются в полном распоряжении первичной организации.

Для защиты насущных прав и интересов своих членов Профсоюз использует все возможности Конституционного права, включая забастовки, митинги, демонстрации и другие формы ненасильственного характера.

Профсоюз ведет большую работу по разработке и заключению профессионального тарифного соглашения и коллективных договоров на предприятиях, где работают его члены.

В январе 1992 года между Профсоюзом, МПС и Правительством Москвы было заключено соглашение, определяющее меры по улучшению социально-экономического положения работников локомотивных бригад Московской железной дороги, часть пунктов которого была распространена на локомотивные бригады всей сети дорог:

- включение времени отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота сверх половины времени предшествующей работы и во всех случаях свыше 6 часов в счет рабочего времени и оплата его;

- установление перечня профессиональных заболеваний для локомотивных бригад по заключению Минздрава;

- предоставление компенсаций и льгот локомотивным бригадам, работа которых соприкасается с зонами, подвергшимися радиоактивному заражению при аварии на Чернобыльской АЭС;

- отмена устава «О дисциплине работников железнодорожного транспорта»;

- отмена не предусмотренных ПТЭ и Инструкциями обязанностей локомотивных бригад, ухудшающих условия труда и создающие опасность их здоровью.

И не вина профсоюза в том, что для достижения начала этих переговоров, проведения их и заключения соглашения нам пришлось пойти на крайнюю меру – забастовку, которая была проведена в Москве 27.12.1991.

Опять же исключительно по вине руководства МПС Профсоюз был вынужден вновь провести забастовку в Москве 1-3.03.1992 и в мае того же года в Санкт Петербурге уже для того, чтобы заставить работодателей выполнять взятые на себя и подписанные ими обязательства, так как весь стиль работы сохранившийся у руководства транспортом партийно-хозяйственной номенклатуры всегда строился на обещаниях и невыполнении их, угрозах и силовом давлении, что в конечном итоге и привело к социальному, экономическому и правовому беспределу, парализующему порядок в трудовой сфере, отчего труд становится еще дешевле и уменьшается согласие в обществе, происходит отток наиболее квалифицированных кадров с транспорта. Что способствует росту аварий и крушений, ставит под угрозу жизнь и имущество граждан.

Важным направлением работы профсоюза является правозащитная деятельность. Он выиграл все процессы по восстановлению на работе уволенных, пониженных в должности и снятию взысканий участников забастовок; по просьбе своих членов и других трудящихся, а также по соб-

ственной инициативе обращается в суды в защиту их трудовых прав. Профсоюз обращался в комиссии Верховного Совета, Конституционный Суд РФ и международные правозащитные органы, добиваясь отмены статей действующего на территории Российской Федерации Закона СССР «О порядке разрешения коллективных трудовых споров (конфликтов)», запрещающих проведение забастовок на железнодорожном транспорте. Этот закон противоречит международно-правовым нормам и действующей конституции РФ, однако до сих пор применяется на практике судами РФ.

Профсоюз считает необходимым консолидацию сил трудящихся через объединение Свободных профсоюзов. Потому он является одним из учредителей Конфедерации свободных профсоюзов транспорта России (КСПТ), которая была образована 27.03.1993.

В состав Конфедерации вошли:

- Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ);

- Федерация профсоюзов авиационных диспетчеров России (ФПАД);

- Ассоциация летного состава России (АЛС).

Основные цели Конфедерации:

- выработка общей позиции в области социально-экономического, правового, трудового обеспечения их членов;

- ведение коллективных переговоров, эффективное противостояние давлению работодателей;

- солидарность в борьбе против законодательных ограничений прав профсоюзов, произвола органов государственного и хозяйственного управления судебных органов;

- способствование появлению новых, укреплению существующих организаций в различных регионах отрасли.

А теперь сравните мероприятия по борьбе с безработицей, предложенные отраслевым профсоюзом и закрепленные в Отраслевом тарифном соглашении на 1993 год, и намеченные в проекте профессионального тарифного соглашения РПЛБЖ, переговоры по заключению которого ведутся в настоящее время между Конфедерацией, Министерством транспорта РФ и Правительством Российской Федерации.

У них предполагается разработать в 1 квартале 1993 года программы занятости, предусмотрев в них меры трудоустройства высвобождаемых работников за счет:

- создания новых рабочих мест;
- развития подсобно-вспомогательной деятельности, расширения сферы услуг;
- временной приостановки найма работников на вакантные должности;
- перевода работников на режим неполного рабочего времени.

Иными словами, в данной программе нет ни одного мероприятия, способствующего созданию новых рабочих мест, и все это с одной целью – держать, по-прежнему, трудящихся в жесткой узде бесправия при постоянной угрозе расправиться с инакомыслящими, путем их увольнения или предоставления подсобно-вспомогательной работы, тогда другие, за счет их, получают возможность пополнить свое рабочее время. Т.е. идет прямое, ничем не прикрытое, натравливание людей друг на друга за их убеждения.

В профессиональном тарифном соглашении РПЛБЖ для локомотивных бригад выдвинуты требования:

- установить 36 часовую рабочую неделю (6-ти часовой рабочий день);
- производить учет и оплату всего рабочего времени зам поездку от момента явки на работу до сдачи маршрута;
- увеличить продолжительность ежегодных отпусков до 45 рабочих дней;
- производить учет всего времени работы в должности машиниста и помощника (в том числе и сверхурочное) и пропорционально ему сокращать выход на пенсию – на 1 год за каждые 2,5 года работы на этих должностях.

Это ли не условия одновременного создания дополнительных рабочих мест, улучшения условий труда и отдыха локомотивных бригад, что является, в свою очередь, надежной гарантией безопасности движения поездов?

Сравнили? А теперь решайте, какова же роль отраслевого профсоюза, защитит ли он Вас?

Мы создали свободный профсоюз потому, что не можем больше надеяться и ждать очередных подачек от

власть предрержащих, а будем сами завоевывать всеми доступными нам способами справедливой оценки тяжелого, протекающего в любое время года, дня и ночи, в экстремальных условиях, труда, и добиваться возрождения славных традиций почетной и престижной профессии машиниста на железнодорожном транспорте.

Призываем и Вас последовать нашему примеру. Только общими усилиями всех локомотивных бригад России мы сможем воплотить в жизнь все поставленные задачи.

Наши победы в нашем единстве.

(ТА РПЛБЖ)

4.5.

РПЛБЖ в сентябрьских событиях 1993 года

4.5.1.

Заявление

представителей свободных профсоюзов России

Обсудив ситуацию в России, складывающуюся после Указа Президента РФ «О поэтапной конституционной реформе», считаем необходимым, заявить следующее.

Существующее двоевластие вело к развалу государства. Единственным цивилизованным выходом из создавшегося политического кризиса являются выборы всех ветвей власти. Президент своим Указом предложил этот выход.

Мы, представители свободных профсоюзов России, считаем путь поэтапных конституционных реформ, в виде выборов в Федеральное собрание и последующими выборами Президента, единственной возможностью избежать гражданской войны в обществе.

Призывы председателя бывшего Верховного Совета РФ к забастовкам, акциям неповиновения и поддержка его действий, так называемой Федерацией независимых профсоюзов России показывают, что руководство законодательной власти России и профноменклатура не желают

мирного исхода разрешения кризиса, а пытаются ввергнуть страну в хаос и кровавое столкновение, чтобы все знамена страны снова стали красного цвета.

Мы обращаемся к трудящимся страны с призывом трезво оценить ситуацию, не поддаваться провокационным призывам Хасбулатова и профноменклатуры ФНПР.

Мы обращаемся к руководству отраслевых профсоюзов, входящих в ФНПР, с призывом проявить благоразумие, не дать использовать действительно тяжелое положение в стране в политических целях так называемой оппозиции.

Мы призываем, посредством честных выборов, определить дальнейшую судьбу России.

Москва, 22.09.1993

От свободных профсоюзов России:

НПГ России – А.СЕРГЕЕВ;

АСПС МАККИП – Б.ФЕДОРОВ;

ФПАД России – В.БРОДУЛЕВ;

РПЛБЖ – В.КУРОЧКИН;

АЛС России – А.АГРИКОЛЯНСКИЙ;

Профсоюз инженеров и служащих
угольной промышленности России – Ю.ДУДИН;

Профсоюз моряков – В.НЕКРАСОВ;

КОПР – С.КАПТЕРЕВ

(ТА РПЛБЖ)

4.5.2.

Заявление об учреждении Объединенного Центра
«Профсоюзы за реформы и выборы»

Мы, представители свободных профсоюзов: Ассоциации летного состава России, Профсоюза трудящихся горно-металлургической промышленности Российской Федерации, Независимого профсоюза горняков России, Российского профсоюза локомотивных бригад железнодоро-

рожников, Объединения профсоюзов России СОЦПРОФ, Международного объединения профсоюзов горняков, объявляем о создании Объединенного Центра «Профсоюзы за реформы и выборы».

Объединенный центр заявляет о поддержке нелегких решений распустить Верховный Совет, Съезд народных депутатов и провести новые выборы. Сегодня только таким путем можно разрешить политический кризис, угрожающий самому существованию Российского государства.

Мы заявляем, что позиция руководства ФНПР не отражает настроений большинства трудящихся. Мы знаем, что вместе с нами действия Президента поддерживают десятки миллионов наших сограждан. Мы призываем трудящихся трезво оценить сложившееся положение, не поддаваться на провокационные призывы Хасбулатова, Руцкого и их приспешников. Мы обращаемся к организациям, входящим в ФНПР: проявите благоразумие, не дайте использовать действительно тяжелые условия жизни трудящихся в политических интригах профноменклатуры.

Мы уверены, что осуществление демократических реформ не возможно без распространения демократии и справедливости на трудовые отношения, на деятельность профсоюзов. Трудящиеся должны иметь реальные возможности защищать свои интересы, у профсоюзов должны быть равные права.

Судьбу страны нужно решать на выборах. Мы убеждены, что в будущую Государственную думу нужно избрать максимально возможное число депутатов, выражающих и защищающих интересы наемного труда. Поэтому профсоюзы должны принять активное участие в избирательной кампании. Важнейшая задача Объединенного Центра – определение наиболее эффективных форм такого участия, взаимная информация, обмен опытом, координация избирательных действий.

Мы призываем все профсоюзы, одобряющие поэтапное осуществление конституционной реформы, поддерживающие безотлагательное проведение выборов депута-

тов Государственной Думы и последующие президентские выборы, разделяющие выраженные здесь взгляды, присоединяться к Объединенному Центру «Профсоюзы за реформы и выборы».

24.09.1993

Вице-президент

Ассоциации летного состава России

С.В.СЕМЕНОВ;

Зам. председателя Профсоюза трудящихся
горно-металлургической промышленности РФ

В.А.ПРОХОРОВ;

Председатель

Независимого профсоюза горняков России

А.А.СЕРГЕЕВ;

Председатель РК Российского профсоюза
локомотивных бригад железнодорожников

В.А.КУРОЧКИН;

Сопредседатель КС

Объединения профсоюзов России СОЦПРОФ

Д.А.СЕМЕНОВ;

Президент Международного объединения
профсоюзов горняков

В.Б.УТКИН

(ТА РПЛБЖ)

4.6.

В.Вепрев, машинист электропоезда депо «Пушкино»:

«Виноват не стрелочник, а машинист»

Социальное партнерство каждый понимает по-своему. Чаще – как в том анекдоте: «параграф №1 устава – командир всегда прав. Параграф №2 – если командир не прав, смотри первый параграф».

В конце концов, «рядовым» надоедает игра в одни ворота, они начинают объединяться, понимая, что вместе еще что-то значат. Так произошло и в нашем депо «Пушкино»: люди объединились в новый профсоюз – Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников

(РПЛБЖ) – для того, чтобы защищать свои общие интересы. Полтора месяца бились за то, чтобы заключить коллективный договор. Наконец, 12 марта нынешнего года подписали, но толку пока от этого мало. Во всяком случае, машинисту нельзя нарушить пунктик самой глупой инструкции, на начальство же «нельзя» вообще, похоже, не распространяется.

Еще после спонтанной забастовки в депо Москва-2 в декабре 1991 года начальник дороги И.Л.Паристый разделил это депо на два: Москва-2 и Пушкино. И вот недавно прибыл в вотчину, которую создал и которой обещал помогать. Прибыл с проверкой, хотя чего там проверять – все как было, так и осталось. Приезд его – большое событие в нашем депо. Машинисты вызывают из отпуска председателя профкома РПЛБЖ, дают задание переговорить с Паристым по вопросам, которые их интересуют: об изменении редакции его приказа №82Н, т.к. он противоречит КЗоТу; о состоянии подвижного состава и ремонтной базы депо; о необоснованных дисциплинарных взысканиях за нарушения, которые являются следствием состояния подвижного состава и несовершенства местных инструкций; о жилье.

Сам председатель считал, что просто необходимо воспользоваться приездом такого большого начальства, чтобы очень многое решить и помимо этого. После речи Паристого, я (поскольку я и есть тот самый председатель) задал первый вопрос:

– Вы так хорошо описали то, что нас ждет в будущем, но скажите, как нам работать сейчас, когда половина парка поездов ездит с неисправностями, при которых выезд на линию не допускается Вашим же приказом, когда отсутствуют запасные части, не производится ремонт?

То, что произошло после этого, оказалось полной неожиданностью. Мне было заявлено, что я провокатор и если мне здесь не нравится, могу написать заявление на расчет. Я ему ответил: «Извините, но учился я на машиниста, отработал более двадцати лет на железной дороге, и поэтому такого совета принять не могу, решу как-нибудь сам».

Тут кто-то услужливо подсказал, что это, мол, председатель профкома машинистов, и тогда И.Л. выдал:

– Я знаю, с кем говорю! Это гниль, ржавчина, которую выжигать надо каленым железом. Мы депо Москва-2 разделили, чтобы эта зараза не распространялась, но она и сюда проникла...

А уж дальше чего я только не наслушался: и что через полгода буду повешен (на вопрос: «Не вами ли?» – получил ответ: «Народом!»), и что такие, как я, развалили Союз (Боже, и тут оказывается, машинист виноват!). И что я вообще никого не представляю, а подобные разговоры следует вести один на один.... Я спросил, когда мне для такого разговора приехать, но получил ответ: «Позвони моему секретарю, и если у меня будет время, я тебя прииму, но вообще-то я очень сильно занят!»

Пришлось сказать, что мы люди не гордые, можем подождать, когда сами позовете, такое уж бывало – и в 91-м, и в 92-м году, но стоит ли доводить до этого? Одним словом, убедился я: надо нам объединяться по-настоящему, если мы действуем поодиночке, нас по-прежнему стремятся поставить на колени, при любом несогласии с начальством смешать с грязью. Объединившись же, мы отстаиваем свое человеческое достоинство и свои интересы – в интересах дела. По всему выходит – не зря создали мы наш профсоюз. Все локомотивные бригады зовем присоединяться к нам.

(«Дело», №29–30, ноябрь 1993 года)

4.7.

О.Кокотов, «Накатим прокуратурой на свободный профсоюз»

«Известно, в каких нечеловеческих условиях существуют и работают российские свободные профсоюзы. Нередки случаи, когда их пытаются вообще «изжить со света». Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), организовавший в марте 1992 года забастовку

ку с требованием улучшить условия труда машинистов и рабочих железнодорожных депо, долгое время терзали незаконными увольнениями профлидеров. РПЛБЖ начал за них судиться и вдруг сам оказался под следствием.

Администрация локомотивного депо Москва-пассажирская-Киевская обратилась в Московскую транспортную прокуратуру. На совещании, собранном при заместителе московского транспортного прокурора А.Симонове, поставили вопрос «о законности создания альтернативной профсоюзной организации...» в этом депо. То есть предложили просто прикрыть. Плевать, что РПЛБЖ действует по закону: он же альтернативный, а значит, для его противников, по определению, вредный и ненужный. У пожелавшей его закрыть администрации давно есть свой, «правильный» отраслевой профсоюз.

Поразительно, но совещание в прокуратуре решило «рекомендовать администрации локомотивного депо Москва -пассажирская-Киевская обратиться в народный суд по вопросу законности создания альтернативной профсоюзной организации в локомотивном депо». Как смогли люди, профессия которых – надзор за соблюдением закона, «протолкнуть» не лезущее ни в какие рамки предложение о запрете свободного профсоюза? Куда смотрел А.Симонов, носящий звание старшего советника юстиции? А администрация быстро «накатала» заявление в Киевский народный суд Москвы.

К счастью, судебная система сработала точно и по закону. Суд отказался принимать заявление о признании незаконным создание профорганизации, в резолютивной части определения предложил несостоявшимся истцам обратиться в Арбитражный суд РФ. Администрация депо попробовала обратиться в Московский городской суд, чтобы обжаловать отказ в принятии заявления. Судебная коллегия Мосгорсуда приняла решение и четко его аргументировала: «Создание профсоюзной организации не зависит от воли администрации, отсутствует разрешительный порядок ее создания, в Законе отсутствует право администрации на обращение в суд с вышеуказанным заявлением.

Несостоятельна ссылка в определении на арбитражный порядок разрешения заявления. Профсоюзная организация не подлежит государственной регистрации, не имеет место экономический спор.

С учетом изложенного коллегия полагает, что из резолютивной части определения следует исключить указание об обращении заявителя в Арбитражный суд РФ.

Понятно, дай фэнэпээровцам волю, они руками дирекции передушили бы все свободные профсоюзы. Но почему профорганизацию РПЛБЖ хотели запретить с помощью правоохранительных органов? Вот мнение заместителя председателя Российского комитета РПЛБЖ Евгения Куликова:

— Администрация депо проигрывала нам все суды, и ей приходилось восстанавливать на работе наших членов. По КЗоТу их нельзя увольнять без согласования с профсоюзом, и только запретив профорганизацию РПЛБЖ, администрация смогла бы выставлять «неугодных» железнодорожников за дверь.

(«Дело», №31–32, ноябрь 1993 года)

4.8.

Обращение

к локомотивным бригадам Октябрьской дороги
и всем работникам наемного труда дороги
(февраль 1994 года)

Дорожный комитет Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников Октябрьской железной дороги обращается к вам за поддержкой. РПЛБЖ является свободным профсоюзом, т.е. профсоюзом, членами которого не могут быть представители администрации, а значит, он действительно защищает интересы работников наемного труда. РПЛБЖ действует уже более двух лет, первичные организации созданы на 5 из 19 дорог России. Практика работы на этот период показала, что мы можем добиваться улучшения условий труда и его

оплаты, сдерживания произвола со стороны работодателя, и мы своей работой доказали полную бездеятельность старых профсоюзов, которые безропотно соглашались с администрацией по любым вопросам.

За последние две недели к нам обратились с просьбой помочь в создании первичных организаций нашего профсоюза локомотивные бригады четырех депо. Именно в теперешней сложной ситуации, когда администрация пытается решить свои проблемы, с которыми не сможет справиться за счет сокращения работников, мы с вами все больше понимаем необходимость консолидации и создания организаций, защищающих наши интересы.

Наш профсоюз подготовил все условия для создания самостоятельных организаций на любых предприятиях.

Сам РПЛБЖ находится под большим давлением и противодействием со стороны работодателей. И то, что работники других профессий железной дороги пока не поддерживали нас созданием своих профсоюзов, мешает общему делу защиты наших и ваших интересов.

Обращаемся к вам, Коллеги!

Поддержите нас! Создавайте собственные организации! А тех, кто не может сегодня создать такую организацию, но поддерживает нас, мы приглашаем, сейчас вступать в наш профсоюз. Давайте вместе защищать себя.

Сопредседатель дорожного комитета РПЛБЖ
В.С.ТЕРЮШКОВ

(«Рубикон», газета свободных профсоюзов, С-Пб, №2 (5), 1994г.)

4.9.

В.В.Вепрев, председатель районного территориального комитета РПЛБЖ: «А подать сюда милицию!»

В независимом профсоюзе железнодорожников и транспортных строителей (НПЖиТС) я, как и все железнодорожники, состоял более 20 лет. Случалось, получал путевку или билеты на новогоднюю елку для детей. Но

стоило только обратиться за правовой помощью при оскорбительной для себя ситуации – наказании ни за что, как председатель профкома разводил руками: «Ну что я могу сделать? Переживешь». Вот так и жили. Мирились с несправедливостью. Молча глотали хамство, наглость и произвол администрации. Ругаться – себе дорожке встанет. Ведь и сейчас многие так рассуждают. Хоть и выжимаешь из себя раба по капле, но он в тебе еще сидит...

Ну кто из нас знал, какие права есть у профсоюза? Оказывается, прав-то было много, даже незаконный приказ начальника профком мог опротестовать. Но жил по пословице «свой свояка видит издалека» или по-другому – «ворон ворону глаз не выклюет».

Свободные профсоюзы стали свои права использовать полностью. Хотя мало кого это устраивает – ни администрацию предприятий, ни правительство, ни даже Президента РФ; (он о свободных профсоюзах вспоминает, когда туго становится).

Вот сижу теперь и думаю, чего же мы такого страшно го хотим? Что же нас все время норовят согнуть, сломать? Проверяют на прочность? Выдержим или нет? За 1,5 года в должности председателя свободного профсоюза мне пришлось принимать участие во многих процессах. Не только по своей организации, но и в других городах. Знаете, что поражает больше всего? Полная беспринципность администраций всех уровней. Они нарушают закон вполне сознательно и кивают друг на друга. Вот, мол, меня сверху заставляют. Депо кивает на отделение, отделение на дорогу, дорога на министерство.... И так бесконечно.

При возникновении спорных дел я никогда не спешу сразу в суд, прокуратуру. Стараюсь сделать все, чтобы разрешить спор мирным путем, на переговорах. Но чем больше с администрацией сталкиваешься, тем чаще посещает гнусная мысль – с волками жить....

Помню случай на станции Подлипки-Дачные. Неизвестные лица подожгли вагон электропоезда. Два дня присутствовал я на оперативных совещаниях разборах с локомотивной бригадой нашего депо – машинист А.Бузанов, помощник машиниста С.Щербаков – и за это время не ус-

лышал ни одного замечания в адрес локомотивной бригады по их действиям. Но как же это можно? О.Журок, который является «хозяином» на отделении дороги, поисками поджигателя себя не утруждал – взвалил всю вину на машиниста. Безо всяких на то доказательств. Просто взял и произнес гневную обвинительную речь: «Таким, как ты, не место на транспорте! Ты сам поджег вагон! Я тебя 2-го класса лишу и уголовное дело на тебя в прокуратуре заведу: будешь платить материальный ущерб, а на закуску строчит – выговор и лишение 100% премии».

Машинист-инструктор Ю.Ботвин был понижен в должности аж до помощника машиниста. Такой незаконный перевод не был даже согласован. А ведь Ю.Ботвин – председатель Ревизионной комиссии ТК РПЛБЖ. На что администратору закон? Он уверен в собственной безнаказанности. А мнение более 200 членов локомотивных бригад двух депо? Оно его интересует меньше всего. Равно как и министра путей сообщения РФ Г.Фадеева. Министр даже не удосужился ответить на заявление профсоюза.

Убежден: именно из-за такого отношения к людям серьезно страдает работа. А в итоге – ЧП на дорогах.

В августе тот же О.Журов издал приказ №72 – взыскать с машиниста полный материальный ущерб от пожара по счету, представленному Московским локомотивно-ремонтным заводом. Но ведь всем хорошо было известно, что прокуратура не нашла в действиях машиниста состава преступления. Причем вынесла протест – не взыскивать даже в сумме месячного заработка. Но что начальнику прокуратура, коль своя рука владыка! Он тут и прокурор, и судья, и кто угодно. Классность машинисту пришлось все же вернуть. Зато взял и собственной властью перенес ему отпуск с сентября на зиму, чтоб знал...

И опять приходится подавать в суд. Можно было бы в прокуратуру обратиться, но толку-то... Это редко, когда она вмешивается. Чаще всего поступает стереотипного содержания бумага – «к компетенции прокуратуры не относится», не вмешивается она в процесс управления и хозяйственной деятельности предприятий и т.д. и т.п., а реагирует только на нарушение закона.

Как это происходит на деле? По приглашению председателя ПК РПЛБЖ депо Москва-2 В.Маркина я приехал на профсоюзное собрание членов РПЛБЖ, которое должно было проходить после совещания по безопасности движения, и на котором присутствовал О.Журов. И вот, едва началось собрание, администрация – и.о.начальника депо А.Каляда, В.Старателев – бросились его срывать. В ход пошли угрозы вызвать милицию, требования оплатить арендную плату за помещение и т.д. и т.п. Все это – в грубейшей форме. Оказывается, законная профсоюзная работа теперь называется противозаконной «агитацией». На документы, на закон – нуль внимания. Главное – выполнить указание «хозяина».

Оформили акт о случившемся, свидетели расписались. Ну, вот теперь-то, казалось, прокуратура вмешается: нарушены четыре статьи КЗоТ РФ – 225, 230, 231, 233, Конституции РФ, коллективный договор между администрацией депо и профсоюзом. Что же ответил на мое заявление прокурор Московско-Ярославской транспортной прокуратуры советник юстиции М.Никонов?

«Сообщаю, что оснований для возбуждения уголовного дела по статье 137 УК РФ «Нарушение законных прав профсоюзов» в отношении Каляды А.М. и Старателева В.А. нет».

И еще. За прошедшее время гр. Каляда А.М. получил повышение по службе: был и.о. начальника депо, стал полноправным начальником депо. Полновластным.... Какие еще тут комментарии?

Закон не совершенен? Значит, будем добиваться его совершенствования или отмены. Уверен, единомышленники будут. А может, механизм применения нуждается в отладке? Но факт остается фактом – статья 137 УК РФ не работает. (Мне бы не хотелось подозревать уважаемого прокурора, да к тому же имеющего классный чин советника юстиции, в некомпетентности или, не дай бог, в недобросовестности.) Попираются наши законные права. Свободные профсоюзы беззащитны. Работодатель волен трактовать закон, как ему заблагорассудится. И никогда при настоящем положении вещей не будет наказан.

Но нам нужен действенный закон, а не декларация о правах профсоюзов. Мы, конечно, обратились в Генеральную прокуратуру России. Опыт подсказывает – опять работает знакомый, отлаженный еще КПСС бюрократический механизм: вернется наше заявление все к тому же должностному лицу – прокурору М.Никонову, действия которого нами обжалованы. А нам бы своим, путейским делом заняться.

(«Дело», №42 (76), октябрь 1994 года)

4.10.

АСТИ. «Неведение или лукавство?»

В конце сентября 1994 года начальником налоговой инспекции города Пушкино Московской области Т.Н.Шиляевой было вынесено решение о приостановлении операций по счету, принадлежащему профкому РПЛБЖ депо «Пушкино» На основании не предоставления бухгалтерского отчета за 1994 год. Одновременно были закрыты счета отраслевого профсоюза железнодорожников (ФНПР) и станционного профкома железнодорожной станции «Пушкино». После обращения председателя профкома РПЛБЖ локомотивного депо «Пушкино» Владимира Вепрева в налоговую инспекцию с просьбой отменить данное решение на основании ст.20 «Закона о профсоюзах» («финансовая деятельность профсоюзов, осуществляемая в соответствии с их уставами, за исключением коммерческой деятельности, не контролируется государством») был получен следующий ответ: «Все платят, и вы платить будете». Кроме того, В.Вепреву объяснили, что профсоюзы обязаны платить налоги на транспорт, на культуру, на милицию и огромное количество других налогов. 30 октября профком РПЛБЖ локомотивного депо «Пушкино» обратился с заявлением в городскую прокуратуру, в котором обратил внимание на то, что нарушен закон о профсоюзах, что налоговая инспекция не вправе контролировать внебюджетные средства, коими являют-

ся профсоюзные взносы, а также сообщил, что все было сделано без предварительного уведомления, и потребовал опротестовать неправомерное решение налоговой инспекции или разъяснить изменения в законодательстве, если они имели место. Однако и спустя три недели после подачи заявления в прокуратуру ничего не изменилось. Хотя профвзносы за октябрь на счет и поступили (несмотря на то, что он закрыт), но, тем не менее, снять деньги со счета невозможно. А это значит, что дети машинистов могут остаться в канун Нового года без елки и без подарков, а их родители – без необходимой материальной помощи. Что это – чье-то блаженное неведение или лукавство?»

(АСТИ «Профсоюзное обозрение», №11, 1994, с. 8, 9)

4.11.

Обращение свободных профсоюзов России
к представителям независимой демократической прессы

Принято 30.11.1994, Москва

В последнее время некоторыми правительственными структурами принимаются усиленные попытки «проташить» через высший законодательный орган Российской Федерации – Государственную Думу ряд антинародных, антисоциальных законодательных актов, связанных с регулированием социально-трудовых отношений наемных работников на производстве. Прикрываясь лозунгами о необходимости реформировать трудовое законодательство в связи с переводом экономики на рельсы рынка, бюрократические чиновники Министерства труда, Министерства юстиции РФ, пользуясь поддержкой отдельных должностных лиц в правительстве России, стремятся подвергнуть ревизии основные положения действующего законодательства РФ, касающиеся важнейших социально-трудовых гарантий работников, а также их законных прав на объединение в профсоюзы и на забастовку.

Представители свободных профсоюзов неоднократно заявляли о нецелесообразности принятого нового Трудового Кодекса, предлагая вносить изменения и дополнения в действующий КЗоТ.

Подготовленные за последнее время Минтрудом РФ совместно с Минюстом РФ и представленные в Госдуму проекты Трудового Кодекса РФ, Федерального закона «Об урегулировании коллективных трудовых споров» и некоторые другие носят ярко дискриминационную окраску, реально снижают социально-трудовые права работников по сравнению с ныне действующим законодательством.

Так, представляются неудачными идеи авторов проекта Трудового Кодекса РФ о наблюдательных советах (глава 2 проекта), которые по замыслу авторов, будут являться противовесами и, очевидно, антагонистами профсоюзов на производстве.

Функции этих наблюдательных советов весьма размыты, деятельность их будет определяться, помимо Трудового Кодекса РФ, неким Федеральным законом, который еще не разработан.

Статья 15 проекта Трудового Кодекса РФ декларирует право профсоюзов или «других выборных органов работников предприятия» на представительство интересов наемных работников.

Достаточно подробно перечисляются основные права профсоюза или иного органа работников предприятия. Однако эти полномочия представляются всего лишь лозунгами, не подкрепленными какими-либо обязательствами работодателей обеспечить реализацию прав выборных органов работников предприятия.

Авторы проекта совершенно неоправданно исключили такие важные нормы ныне действующего КЗоТа РФ, как предоставление соответствующим выборным органам предприятий, учреждений, организаций помещений, транспортных средств и средств связи.

Проект Трудового Кодекса практически ликвидирует все дополнительные гарантии для выборных профсоюзных работников и членов иных представительных орга-

нов наемных работников, предусмотренные ныне действующим законодательством о труде.

Отсутствие, как уже отмечалось, с одной стороны, каких-либо обязательств со стороны работодателей по обеспечению нормального функционирования представительных органов наемных работников и, с другой стороны, реальная незащищенность этих представительных органов, осуществляющих свои полномочия, создает реальную угрозу существованию всех профсоюзов России, может нанести непоправимый вред процессу демократических преобразований России.

Касаясь проекта Федерального закона «Об урегулировании коллективных трудовых споров» следует отметить, что практически сводит «на нет» любые усилия работников по урегулированию коллективного трудового спора. Необходимость квалифицированного большинства (2/3 всего трудового коллектива) при принятии решения о выдвижении коллективных требований к работодателю, при объявлении забастовки (а особенно этот сложно будет сделать на крупных предприятиях, где работают тысячи, а иногда и десятки тысяч работников) ставит под сомнение любую коллективную акцию трудящихся.

Более того, стадий рассмотрения коллективного трудового конфликта так много, и количество запрещений по поводу проведения забастовки столь велико, что у работника остается лишь одно право – право молчаливо терпеть беззакония, чинимые бюрократами от производства. Указанный проект предусматривает также возможность локаутов, то есть полного или частичного увольнения работников, участвовавших в забастовке; возлагает на забастовщиков обязанность по обеспечению обязательного минимума работ (услуг) в период забастовки; предусматривает серьезную ответственность, в том числе и материальную, органа или организации, возглавивших забастовку. Но фоне того, что работодатель не несет по настоящему проекту закона практически никакой ответственности, трудно говорить об объективности и непредвзятости проектантов при разработке принципов ответственности сторон забастовки.

Все отмеченное выше свидетельствует, что на фоне провозглашенного в России курса на демократические преобразования, гуманизацию и либерализацию действующего законодательства, в тех отраслях законодательства, где казалось бы результаты этого курса должны быть самыми ощутимыми, происходит обратный процесс, процесс вымывания из действующих правовых актов прогрессивных, гуманных и наиболее социальных норм в интересах наемных работников на производстве.

Свободные профсоюзы выражают решительный протест против действий Правительства России, пытающегося через свои структуры реализовать в жизнь антирабочие и направленные против свободных профсоюзов законодательные акты и требуют от Правительства РФ прекратить подобные антигуманные акции. В противном случае свободные профсоюзы России оставляют за собой право организации и проведения коллективных акций протеста.

Президент Конфедерации свободных профсоюзов
транспорта России В.А.КУРОЧКИН;
Президент Федерации авиационных
диспетчеров России В.Г.КОНУСЕНКО;
Президент Ассоциации летного состава России
А.А.КОЧУР;
Президент профсоюза авиационно-технических
служащих Г.В.БОРИСОВ;
Президент ФПАД Северо-Запада России
А.А.МАЙОРОВ;
Председатель ЦС ФПАД России
Ю.Л.ФАРИСЕЙ;
Зам. председателя Конфедерации
морских профсоюзов России А.Н.ШЕПЕЛЬ;
Председатель Российского профсоюза докеров
В.В.ВАСИЛЬЕВ;
И.о.председателя Независимого профсоюза горняков
России В.К.БОДЯГИН

(ТА РПЛБЖ)

Обращение Российского профсоюза
локомотивных бригад железнодорожников
к Президенту РФ Б.Н.Ельцину

Уважаемый Борис Николаевич!

К Вам обращается Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников в соответствии со статьей 12 Закона «О порядке разрешения коллективных трудовых споров (конфликтов)» и как гаранту Конституции Российской Федерации, прав и свобод человека и гражданина.

РПЛБЖ был создан в январе 1992 года и с этого момента, и в течение 1992–1993 годов пытался реализовать свое право на заключение профессионального тарифного соглашения, которое бы защищало специфические интересы работников ведущих профессий на железнодорожном транспорте – машинистов и их помощников. И хотя это право закреплено и Российским Законом «О коллективных договорах и соглашениях», и рядом соответствующих Постановлений Правительства РФ, осуществить его практически нам не удалось.

Причина одна – непризнание чиновниками МПС России нового свободного профсоюза, действующего в отрасли и, как следствие, повсеместное нарушение его законных прав. Они просто не желают исполнять законы, пытаясь этим самым еще в зародыше задуть неугодный им профсоюз.

Не устраняет этого и Ваш Указ «Об ответственности за нарушение трудовых прав граждан» от 10.03.1994 №458, который игнорируется теми, кому он направлен, и только поэтому все наши обращения в Прокуратуру, Суды и Министерство труда России не способствовали восстановлению справедливости.

В таких условиях дискредитируется само понятие – социальное партнерство. О каком партнерстве может идти речь, если один из предполагаемых партнеров – профсоюз, оставлен в правовом отношении беззащитным перед лицом работодателя. Вместе с тем, лишая профсоюз

прав, лишают элементарной защиты всех работников, которых он объединяет.

Чиновники МПС России не могут не понимать этого, а потому мы расцениваем не иначе как провокационно-издевательскими, нарушающими равноправие профсоюзов, права и свободы его членов – ответы (копии прилагаются) заместителя Министра А.Н.Кондратенко.

Как иначе охарактеризовать действия руководителя, который неисполнением достигнутого соглашения спровоцировал забастовку, проведенную РПЛБЖ в 1992 году, вдруг, «забывает» о существовании этого профсоюза в 1993 году, а уже в 1994 году меняет удивление на «удовлетворение» но делает все, чтобы переговоры так и не состоялись.

Аналогичны ответы и другого заместителя Министра А.О.Богдановича.

В этих ответах также неприкрыто звучит противоправное признание за работодателем права выбирать по его усмотрению тот или иной профсоюз на ведение коллективных переговоров и заключать с ним соглашение. Так и происходит в жизни, что выбирается, естественно, наиболее удобный для них, и членами которого они сами же являются, потому что сразу же становится понятным, кто стоит за этими соглашениями и чьи интересы и в каком объеме защищены в них. В их нынешнем виде они содействуют не социальному миру, а политической дестабилизации.

Следуя указаниям и примеру чиновников МПС России, администрация железных дорог и предприятий, в свою очередь, нарушая законы, уклоняется от ведения переговоров с организациями РПЛБЖ и не решает поставленных ими вопросов на всех уровнях. И если в отраслевом тарифном соглашении отраслевой профсоюз противоправно признается представителем всех работников отрасли и даже признает как дополнительное право сохранение рабочего места или предоставление его в связи с сокращением или ликвидацией предприятия за членами этого профсоюза.

Это ли не форма борьбы со свободным профсоюзным движением?

Мы подчеркиваем и заявляем, что как Отраслевое тарифное соглашение железнодорожного транспорта на 1995 год, так и заключенные коллективные договоры железных дорог, отделений железных дорог и предприятий должны быть признаны незаконными, так как они были заключены с нарушением международных норм и Российского законодательства. Так, в соответствии с конвенцией №98 МОТ, организации трудящихся и предпринимателей пользуются надлежащей защитой против любых актов вмешательства со стороны друг друга.

Такая защита применяется в особенности в отношении действий, целью которых является поощрять господство, финансирование или контроль, осуществляющиеся предпринимателями или организациями предпринимателей в отношении организаций трудящихся.

Об этом же говорит и ст.5 Закона РФ «О коллективных договорах и соглашениях», согласно которой не допускается ведение переговоров и заключение коллективных договоров и соглашений от имени работников организациями или органами, финансируемыми работодателями.

Независимый профсоюз железнодорожников и транспортных строителей (НПЖиТС) – это организация, в которую входят работодатели, контролируют его деятельность и финансируют ее как своими членскими взносами, так и другими финансовыми поступлениями, не предусмотренными законодательством.

Таким образом, в железнодорожной отрасли отстраняется от участия в переговорах и заключения коллективных договоров и соглашений профсоюз РПЛБЖ, имеющий на это законное право, а признается в качестве стороны работников профсоюз НПЖиТС, который этим правом не обладает.

Мы протестуем против этого сговора отраслевого профсоюза и чиновников МПС и требуем заключения отдельного профессионального тарифного соглашения между РПЛБЖ, МПС России и Министерством труда РФ, проект которого одновременно с предложением по персональному составу комиссии направлен нами, в соответст-

вии с действующим законодательством, в МПС России и Министерство труда РФ.

Уважаемый господин Президент! РПЛБЖ использовал на протяжении 3-летнего противостояния все доступные нам способы разрешения этого затянувшегося трудового конфликта – результатов нет. Люди, входящие в наш свободный профсоюз, всегда поддерживали экономические реформы и считали движение нашего общества к свободной экономике неизбежным, а теперь теряют веру в это и в возможности свободного профсоюзного движения. Мы за экономическую свободу, за расширение прав предпринимателей, но не за счет прав рабочих, уже закрепленных законодательно.

Зная твердость наших намерений довести справедливое дело до конца и отстоять законное право профсоюза, права и интересы его членов, нас провоцируют и вынуждают добиваться этого применением крайней меры – забастовки.

Профсоюз начал подготовку к ней и призвал поддержать ее профсоюзы, входящие в Конфедерацию свободных профсоюзов транспорта России. Окончательное решение и дата ее проведения будут определены на предстоящем 1–3.03.1995 2-м съезде РПЛБЖ.

С учетом вышеизложенного, мы снимаем с себя всю ответственность за ее последствия.

Наше требование к руководителям МПС России одно – исполнить действующие российские законы.

Поэтому мы обращаемся к Вам, как гаранту Конституции Российской Федерации, прав и свобод человека и гражданина – за содействием в этом.

Приложение на 12 листах.

С уважением,

Президент КСПТ России,
Председатель РК РПЛБЖ,
участник конституционного совещания,
член общественной палаты при Президенте РФ
В.А.КУРОЧКИН

30.01.1995 Москва

Комментарий. Профессиональному тарифному соглашению на 1995 год, впервые подготовленному РПЛБЖ вместе с Министерством труда, так и не удалось увидеть свет. Администрация МПС прервала переговоры, заключив соглашение только с НПЖиТС.

(ТА РПЛБЖ)

4.13.

Информация Российского комитета РПЛБЖ

В системе Министерства путей сообщения существует два профсоюза. Один – традиционный «независимый» отраслевой. Только, честно говоря, я не понимаю, от кого он не зависит. И второй – новый свободный профсоюз локомотивных бригад, который третий год желает реализовать свое законное право на заключение с Министерством путей сообщения профессионального тарифного соглашения.

Но МПС искусственно создает проблемы препятствующие решению этого вопроса.

То министерство считает, что оно не работодатель, хотя не может четко определить, кто же на железной дороге работодатель, то нам ставят в вину, что нас очень мало, и мы представляем малое количество локомотивных бригад. А председатель отраслевого профсоюза Шинкевич даже не соизволил ответить на предложение нашего профсоюза о создании единой комиссии со стороны профсоюзов для выработки проекта тарифного соглашения, хотя этот же самый председатель подписывает Генеральное соглашение в пункте 57, где говорится, что необходимо соблюдать права и гарантии профсоюзной деятельности, обеспечивать условия для законной деятельности профсоюзов и их выборных органов, не препятствовать функционированию профсоюзов на предприятиях, независимо от их организационно-правовых форм и видов собственности, а сам же пытается доказать, что он наш профсоюз даже через лупу не видит, поэтому, грош цена его подписи.

И наконец, 28.12.1994 наш профсоюз все-таки пригласили в Министерство путей сообщения на переговоры, которые, как нам показалось, начались конструктивно, но первое впечатление было обманчивым.

Представители министерства взяли тайм-аут, якобы для консультации, а на самом деле, как нам кажется, для простого затягивания времени, пока на всех железных дорогах не заключили коллективные договоры.

27 января снова состоялась встреча. Ну и что же предложили нам после этих консультаций? Протокол совещания у заместителя Министра Богдановича – о рассмотрении предложений руководства профсоюза локомотивных бригад. В этом протоколе ни словом дорожное Министерство не обмолвилось о тарифном соглашении с РПЛБЖ.

Министерству понадобился месяц, чтобы сочинить пустой документ, в котором профсоюзу локомотивных бригад просто предложили поддержать заключенное уже тарифное соглашение, без права его подписи и контроля. А в конце встречи начальник управления социального развития МПС России Абдулаев просто-напросто сказал, что «соглашение с нами подписано не будет, т.к. «МПС своими руками шлюз не откроет». Да, такие профсоюзы, которые могут потребовать и постоять за интересы своих людей, Министерству путей сообщения не нужны, но они забывают, что мы просто необходимы работникам наемного труда.

Итак, мы пошли по третьему кругу, чем это закончится пока сказать трудно, но во всяком случае просто так мы не сдадимся.

2–3 марта в подмосковном городе Пушкино будет проходить 2 съезд профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, на который мы приглашаем представителей локомотивных депо России, тех, кто устал терпеть произвол железнодорожных чиновников. Наш контактный телефон в Москве (095) 266-50-26.

Зам. председателя Е.А.КУЛИКОВ
Февраль 1995 года

(ТА РПЛБЖ)

5.

**II съезд Российского профессионального союза
локомотивных бригад железнодорожников.
1–3.03.1995 года. Московская область, г.Пушкино**

5.1.

**Обращение II съезда РПЛБЖ
к членам нашего профсоюза, ко всем работникам
локомотивных бригад России, ко всем профсоюзам
и членам профсоюзов России. 03.03.1995**

«Уважаемые коллеги!

Наш профессиональный союз, образованный в 1992 году, прошел первый этап, на котором мы приобрели, наработали колоссальный (для нас) и полезный (для всех) опыт и практику защиты интересов наших членов через переговоры, заключение коллективных договоров, через судебные дела, через работу с органами прокуратуры, с органами исполнительной власти. Мы убедились на практике и собственном примере, что мы можем действительно без всякого политиканства, конструктивно решать через профсоюз (только через профсоюз) проблемы по наведению порядка в установлении и нормировании условий труда и заработной платы работников нашей профессии.

Во многих депо за это время наладились деловые и конструктивные отношения нашего профсоюза и администрации, появляется уважение и понимание нашего стремления к возрождению престижа нашей профессии, к возрождению свободного труда не за страх, а за совесть, к установлению порядка в организации труда, порядка в нормативной и инструктивной базе, к прекращению правового беспредела в отношении наемного работника.

Но мы встретили и открытое противостояние, которое поддерживается МПС и администрацией некоторых дорог, с целью сохранения монополии Независимого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей. Отношение к деятельности нашего профсоюза лишь подкрепляет нашу уверенность в правильности выбранного пути: противостояние администрации и профсоюза – это

естественное состояние. Противостояние между профсоюзами противоестественно, но оно становится объяснимо, если каждый работник поймет, что основной «движущей силой» объединения НПЖиТС являются сами работодатели. Объединение в одних рядах наемных работников и работодателей создает условия, когда такая общественная организация работает только во вред социальным и профессиональным интересам наемных работников.

Мы убедились, что профессиональный союз в нашей области, безусловно, должен строиться, ориентируясь на защиту специфических интересов работников одной профессии. В нашем конкретном случае – работников локомотивных бригад.

Мы нашли подтверждение этому и в нашей истории: на железной дороге до 1919 года было более двух десятков профессиональных союзов, которые между собой жили дружно и решали свои проблемы через равноправие и взаимоуважение. При этом профессиональные профсоюзы не помышляли и не собирались подменять такое единение на псевдоединство в одном профсоюзе, не собирались отдавать решение специфических интересов своих профессий в руки не профессионала, а функционера.

Уничтожение профессиональных союзов было осуществлено в угоду политических интересов, применяя при этом страх, ложь и насилие. Цель понятна – размыть, обесмыслить профсоюз. И это лицемерие длится уже 76 лет.

С этой же целью локомотивные бригады были «загнаны» в депо для разрушения их корпоративности и для реализации лозунга «уравнять всех и вся». Кто от этого выиграл? Никто, кроме чиновников. А проиграли все.

Проиграли в первую очередь железные дороги, которые пришли в упадок еще до начала периода нашей истории, которую называли «перестройкой». Проиграла безопасность движения, которую пытаются удержать изданием грозных приказов и многотомными инструкциями, увеличением контролеров и ревизоров. Проиграла дисциплина производства, которую безуспешно пытаются поддержать голым администрированием.

Следует признать, возрождение нашего профессионального союза не связано с победными маршами и стопроцентным охватом работников нашей профессии. Да, это не легкий шаг, от униженности и бесправия к самоуважению и порядку. Между ними страх остаться без работы и потерять больше, чем сейчас перебиваешься и кормишь детей. Между ними грозный взгляд начальника и боязнь остаться не поддержанным своими коллегами на своем предприятии. Но для того, чтобы другим было легче сделать этот шаг, мы и прошли этапы этих трех лет.

Мы себя уже не предадим. С нами рядом наши коллеги, разделяющие наши позиции, солидарные с нами. Мы всегда чувствуем рядом плечо свободных профсоюзов транспортных отраслей – авиадиспетчеров, летчиков, бортпроводников, моряков речного и морского флота, докеров. С нами рядом горняки России.

Впереди много работы. И одна из главных задач – это быть услышанным и поддержанным каждым машинистом и помощником машиниста, другими работниками нашей профессии. При этом еще сложнее быть понятыми и поддержанными работниками других профессий железной дороги. Мы надеемся, что этот рубеж будет преодолен. Вместе мы справимся, потому что «Наша сила в единстве и независимости», как гласит лозунг Союза паровозных бригад (Парбрига).

(ТА РПЛБЖ)

5.2.

Очередные задачи Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников на период 1995–1996 годов

Реализуя программу РПЛБЖ, принятую 2-м съездом РПЛБЖ, в соответствии с Уставом, 2-й съезд РПЛБЖ определил на предстоящий период следующие задачи и наделает свои представительные органы соответствующими полномочиями и поручениями:

1. Поручить всем представительным органам РПЛБЖ строить отношения на Российском, региональном, территориальном, дорожном, районном, производственном уровне со всеми организациями НПЖиТс, ФНПР, на принципах невмешательства. При возникновении объективных предпосылок, организациям самостоятельно определяться в возможностях осуществлять конструктивное сотрудничество с этими профсоюзами и профобъединениями, формировать с ними на этих уровнях конфедеративные отношения.

2. Поручить Российскому Комитету продолжить сотрудничество и формализацию отношений на конфедеративном принципе со всеми новыми российскими профессиональными союзами и объединениями профсоюзов только на основе реальных и конкретизированных программ.

3. Подтверждая приверженность нашего профессионального союза принципам и задачам КСПТР, исключить в дальнейшем поддержку от РПЛБЖ возможных проявлений политической активности этого нашего объединения.

4. Объявить РПЛБЖ правопреемником Всероссийского профессионального союза паровозных бригад (1917-1921 годов).

5. Поручить Российскому комитету РПЛБЖ добиваться через Правительство РФ, Государственную Думу, МПС в качестве государственной программы:

- приведение условий безопасности перевозок в соответствие с мировыми стандартами;

- уменьшения непроизводственных расходов отрасли с направлением сэкономленных средств на повышение профессиональной подготовки, поднятие престижа профессии, улучшение условий охраны и безопасности труда работников локомотивных бригад;

- первым шагом добиваться разделения эксплуатационной работы от ремонтных служб (объединения всех работников локомотивных бригад в отдельную структуру).

6. До реализации этой программы Российскому комитету РПЛБЖ добиться для локомотивных бригад:

- конкретизации нормативной базы условий труда (перевод, перемещение);

- установления порядка закрепления локомотивных бригад на определенных видах движения работ;
- установления минимального базового уровня оплаты труда и определения коэффициентов разницы оплаты в зависимости от видов работ и видов движения.

7. Поручить Российскому комитету через Правительство РФ, Госдуму и МПС добиться для работников локомотивных бригад отдельного статуса по пенсионному и социальному обеспечению.

8. Поручить Российскому комитету через Правительство РФ, Госдуму и МПС добиться приведения должностных инструкций, норм и правил сдачи квалификационных испытаний, норм труда, приказов и других нормативных документов МПС, определяющих условия труда и оплаты локомотивных бригад, в соответствие с нормами действующего законодательства, с правами человека, исключающими возможность противоправного, бесосновательного административного давления на представителей профессии.

Реализация данных требований должна в обязательном порядке обеспечить профессиональную ответственность за безопасность пассажиров и перевозимых грузов.

9. Поручить Российскому комитету через Правительство РФ, Госдуму, МПС добиться приведения Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта РФ в соответствие с нормами действующего законодательства, исключив принудительный труд, как меру дисциплинарного воздействия.

10. При Российском комитете создать постоянно действующую комиссию по разработке типового коллективного договора.

Всем первичным, районным, дорожным, территориальным, региональным организациям РПЛБЖ и их представительным органам обеспечить переговорный процесс с обязательным включением в коллективные договоры на своих уровнях всех положений разработанного типового коллективного договора с вынесением в протокол разногласий нереализованных положений.

Российскому комитету формировать Тарифное соглашение на 1996 год на основании полученных протоколов разногласий, тем самым исключить возможность бюрократической волокиты со стороны железнодорожной администрации и получить возможность адресовать нерешенные вопросы на уровень Правительства и Государственной Думы.

11. Для реализации этих задач, а также для формирования забастовочного фонда, для усиления разъяснительной и агитационной работы среди работников нашей профессии и привлечения их в наш профессиональный союз:

- поручить Президиуму Российского комитета совместно с Ревизионной комиссией до 01.04.1995 разработать и разослать первичным организациям Положение о Фонде развития и солидарности РПЛБЖ;

- Российскому комитету РПЛБЖ до 01.06.1995 утвердить Положение о Фонде развития и солидарности при условии подтверждения положительного решения всеми первичными организациями. При утверждении Положения одновременно внести по полномочиям и от имени 2-го Съезда соответствующие дополнения в Устав РПЛБЖ.

(ТА РПЛБЖ)

5.3.

Программное заявление Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников

Мы, машинисты и помощники машинистов локомотивов, электро- и дизельпоездов, поездов метрополитена, машинисты-инструкторы, дежурные по депо объединились в 1992 году в профессиональный союз – Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников..

Мы объединились потому, что:

- у нас общая тревога и боль за те условия труда и заработной платы, которые ведут к упадку престижа профессии, падению профессионализма, следствием чего яв-

ляется ухудшение безопасности труда и безопасности движения поездов;

- у нас общие специфические профессиональные интересы, которые должны защищать профессионалы и должны решать это только самостоятельно;

- понимаем всю ответственность перед историей нашей Родины, перед памятью наших коллег, перед будущим наших детей;

- выступаем против безответственности чиновников, которая ведет к хаосу и развалу России.

Мы считаем, что профессиональные союзы должны:

- формироваться по профессиональному (корпоративному) признаку;

- отстаивать в первую очередь специфические интересы профессиональных (корпоративных) групп;

- соблюдать основополагающие принципы внутри профсоюзной демократии – прямого представительства (бесступенчатых выборов), законности принимаемых решений.

Мы, приобретя опыт первых трех лет профсоюзной деятельности:

- убедились в правоте нашего выбора;

- укрепились в решимости защищать наши интересы через наш профсоюз;

- возрождая братство (корпорацию) паровозных бригад и их профессиональный союз, который был ведущим ориентиром профсоюзного движения России, принимаем правопреемство экономических требований наших коллег 1905–1921 годов, живших и работавших с высоко поднятой головой.

Мы считаем, что наш профессиональный профсоюз не должен:

- участвовать в политических заигрываниях с любой властью и любым капиталом.

Мы считаем, что наш профессиональный союз должен:

- строить свои отношения с любой властью только из интересов работника наемного труда;

– поддерживать любые общественные движения, любые политические партии, которые в действительности реализуют свою программу, совпадающую с интересами работника наемного труда, которые стремятся к построению социально ориентированного, правового гражданского общества;

– защищать свободу выбора действий нашего профсоюза всеми конституционными путями и возможностями.

Мы, проводя свою программу:

– защищаем, в первую очередь, наше человеческое достоинство, наши гражданские, социальные и трудовые права, интересы работников нашей профессии;

– призываем всех работников наемного труда железных дорог России последовать нашему примеру и возродить движение профессиональных союзов;

– признаем право каждого работника состоять в том профсоюзе, который он для себя считает более приемлемым.

Мы считаем, что для реализации нашей программы необходимо:

– вести с любой властью и с администрацией железных дорог только открытые и прямые переговоры по любым вопросам;

– вести диалог и дискуссии по профессиональным вопросам только с профессионалами;

– вести в рамках законодательства с каждым работником наемного труда и, в первую очередь с работниками нашей профессии, открытую агитацию, профсоюзное обучение.

Мы считаем, что для реализации нашей программы возможно:

– сотрудничать в первую очередь с профессиональными союзами нашей профессии стран бывшего СССР;

– сотрудничать с профессиональными союзами нашей профессии других стран;

– сотрудничать со всеми профессиональными союзами и профобъединениями работников наемного труда, в том числе и с не разделяющими нашей позиции, но с которыми мы можем решать локальные вопросы.

Мы считаем, что каждый член нашего профсоюза, а соответственно, и наш профессиональный союз, отстаивая и защищая интересы нашей профессии, обязан:

- уважать интересы всех работников наемного труда;
- оказывать любую возможную помощь и поддержку членам Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников;
- содействовать реформам в отрасли, направленным только на улучшение условий и безопасности труда.

03.03.1995

Председатель съезда Е.А.КУЛИКОВ;
Секретарь съезда А.И.МОНДРИН;
Председатель редакционной комиссии съезда
И.С.МАКСИМОВ

(ТА РПЛБЖ)

5.4.

Резолюция об участии РПЛБЖ в учреждении Конфедерации Труда России

Делегаты 2 съезда РПЛБЖ признают необходимость общероссийского объединения свободных профсоюзов.

Ознакомившись с проектами Программного заявления и Устава учреждаемой Конфедерации Труда России (КТР), съезд поручил Председателю РК РПЛБЖ обратиться в оргкомитет Учредительного съезда КТР с просьбой рассматривать РПЛБЖ в качестве одного из учредителей КТР.

При этом 2 съезд РПЛБЖ указывает, что учреждение и построение КТР на принципах и концепциях, изложенных в вышеназванных проектах, недопустимо без внесения существенных изменений и дополнений.

(ТА РПЛБЖ)

5.5.

Постановление об участии РПЛБЖ в избирательной кампании

Делегаты II съезда РПЛБЖ осознают острую потребность в участии представителей РПЛБЖ и других свободных профсоюзов в органах законодательной власти на федеральном и местном уровнях, с целью реализации права законодательной инициативы, отобранного у профсоюза, без чего объективно невозможно защищать трудовые и социальные права членов наших профсоюзов.

Съезд считает возможным поручить Российскому комитету РПЛБЖ участие в формировании с другими свободными профсоюзами России избирательного блока для участия в выборах в Федеральное собрание РФ.

Съезд рекомендует региональным, территориальным, первичным организациям РПЛБЖ в доступных формах принимать участие в избирательных кампаниях по выборам в органы местного самоуправления.

(ТА РПЛБЖ)

5.6.

Резолюция о взаимодействии и сотрудничестве РПЛБЖ со средствами массовой информации

Делегаты II съезда РПЛБЖ осознают острую потребность во взаимодействии со средствами массовой информации с целью более широкого оповещения работников локомотивных бригад России о деятельности нашего профессионального союза.

Съезд подчеркивает необходимость дальнейшего конструктивного сотрудничества со средствами массовой информации во всех доступных для РПЛБЖ формах.

Съезд выражает искреннюю и большую благодарность редакциям газет «Дело», «Рубикон», Агентству социально-трудовой информации за всестороннее и объективное освещение деятельности РПЛБЖ и других свободных профсоюзов.

(ТА РПЛБЖ)

5.7.

Резолюция

о принципах ведения дискуссии по любым вопросам

Делегаты II съезда РПЛБЖ признают необходимость демократического единства и недопущения раскола, при этом настаивая на дискуссии по любым вопросам.

(ТА РПЛБЖ)

5.8.

Резолюция по крушению поезда №1
на перегоне Сухиничи-главный – Живодовка

Делегаты II съезда РПЛБЖ, как профессионалы, со знавая свою сопричастность к трагедии – крушению пассажирского поезда на перегоне Сухиничи-главный – Живодовка Московской железной дороги, считают необходимым выразить соболезнования семьям и близким погибших и призвать своих коллег к безусловному выполнению профессиональных обязанностей.

При этом, мы требуем от железнодорожной администрации исключить принуждение работников локомотивных бригад к эксплуатации неисправного подвижного состава, и обращаемся к государственным органам за поддержкой нашего требования».

(ТА РПЛБЖ)

5.9.

В.Б. (Вадим Большаков), «Дайте срок»

Вначале была паника. В конце февраля начальник отделения Московской железной дороги Иван Паристый шумел в депо подмосковной станции Пушкино: «Как! В моем депо машинисты хотят съезд провести?!» Держать и не пущать! На двери местного профкома Локомотивосоюз за навесили замок, табличку профкома сняли. 2 марта начальник депо срочно ушел на бюллетень: рабочие называ-

ют такой прием «дипломатической болезнью». Оказалось, правда, что все волнения были напрасны. 2-3 марта 2-й съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников действительно проходил в Пушкино, но не в депо, а в пансионате «Салют». Присутствовали 60 делегатов и гостей, из них 45 человек с правом решающего голоса, представлявшие 17 из существующих в стране 22 организаций Локомотивосоюза.

Деятельность Российского комитета была признана удовлетворительной. Председателем РПЛБЖ на новый срок избран Валерий Курочкин. Основной задачей профсоюза в последние три года, как сказал зам.председателя Евгений Куликов, было выжить: «Мы же рабочие, а не профессионалы-профсоюзники». Действительно, проблем много. Где-то не стало лидера – исчезла и организация (депо Ожерелье), где-то конфликт внутри профкома (депо Калининград), правда, улаженный на съезде. Председатель профкома депо Курск Савинов говорил, что организация у них большая (342 человека), но на все Черноземье – одна: «Мы как будто в изоляции». Однако трудности не пугают. Испытание временем профсоюз выдержал, окреп и вырос. О необходимости дальнейшего роста делегаты говорили не раз, например, председатель профкома депо Москва-пассажирская-Курская Крючков: «Тусуемся в своем регионе, пора расширяться на Урал и дальше».

График работы был очень напряженным – двух дней еле хватило. Съезд принял изменения в Уставе, Положение о Ревизионной комиссии РПЛБЖ, Программное заявление. Последний документ очень важен: в нем закреплён взгляд, что профсоюзы должны строиться по профессиональному признаку. Подтверждена готовность сотрудничать с любым профобъединением и любой общественной организацией, чья деятельность на деле ведет к защите интересов наемных работников. Локомотивосоюз также объявил себя правопреемником существовавшего в 1917-1919 годах Всероссийского профессионального союза паровозных бригад и поставил цель – добиваться выполнения выдвинутых Паровозосоюзом свода экономических требований, с учетом современной специфики.

Прошел месяц. Как стало известно, «зашевелились» локомотивные бригады в Брянске, на Урале. Локомотивосоюз доберется и туда, и дальше. Дайте срок.

(«Рубикон», газета свободных профсоюзов, С-Пб, №3 (4), 1995 г.)

6. РПЛБЖ между II и III съездами (03.1995–02.1998)

6.1.

А.Замятин, председатель профкома РПЛБЖ ТЧ-12
Ленинград-Финляндского отделения:
«Вместе мы победим!»

Три года назад локомотивные бригады ТЧ-12 Ленинград-Финляндского отделения Октябрьской железной дороги вступили во вновь созданный Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников. Чем было вызвано такое решение? Несмотря на резкое сокращение объемов перевозок, вызванное развалом экономики страны, работать с каждым днем становилось все труднее. Появилось множество коммерческих подразделений, непонятно чем занимающихся и неизвестно кому подчиняющихся. Устав железнодорожников все чаще стали заменять приказами и распоряжениями, часто противоречащими один другому. Сложная многоступенчатая структура управления оказалась серьезной помехой для наведения порядка. Профком, как всегда, во всем поддерживал администрацию.

Уже на стадии оформления нового профсоюза мы встретили яростное сопротивление руководства. В чем только не обвиняли его организаторов! В личных амбициях, подрыве дисциплины, в непонимании задач, стоящих перед коллективом...

Нас пытались убедить: можно, мол, и через действующие «независимые» профсоюзы добиться того же. Сказки для простаков! Сколько было раньше, как и сейчас, гру-

бейших нарушений трудового законодательства со стороны чиновников всех рангов, но ни разу (!) ни ВЦСПС, ни ФНПР даже не подняли вопрос об ответственности за это, не оштрафовали ни одного представителя собственников. Так что рабочим надо самим защищать свои права.

Конечно, это не просто. Не счесть, сколько раз за три года новому профкому пришлось через суд и арбитраж выяснять свои отношения с администрацией. Я считаю, это нормальное явление. Какой ретивый защитник интересов собственника станет спокойно смотреть, как у него под носом действует свободный профсоюз, а не подчиняющийся ему? Но, повинаясь закону, он вынужден все-таки уступать нам! Хотя и с большими трудностями, удалось выиграть не один трудовой спор.

Долго администрация отказывалась подписывать коллективный договор с локомотивными бригадами на 1995 год. Пришлось предупредить о возможной забастовке. Нас поддержали докеры Ленинградского морского торгового порта и авиадиспетчеры, с которыми мы входим в Северо-Западное Региональное объединение Конфедерации свободных профсоюзов транспорта России. И покоряясь рабочей солидарности, администрация вынуждена была подписать колдоговор с нами.

Нередко, нас, локомотивщиков, упрекают: думаете, дескать, только о себе. Но ведь потому союз и называется профессиональным, что объединяет людей одной профессии, защищает, прежде всего, их интересы. Я, к примеру, не знаком с условиями труда электрика, ремонтника, как же могу отстаивать их особые интересы? То же самое могут сказать и они о локомотивщиках. И это нормально. Надо, чтобы они организовали свои профсоюзы. Непривычно для нас, но выработанный рабочим классом мировой опыт борьбы за свои права доказывает, что такая форма организации рабочих наиболее эффективна.

Главный принцип при создании профсоюзов, подобных нашему, — в него не должны входить представители и защитники интересов собственника: руководители, специалисты, имеющие право издавать приказы, распоряжения. Пусть они организуют свой профсоюз, если не ус-

траивает «независимый». Только при таком условии люди могут отстаивать свои профессиональные интересы.

Но профсоюзы не должны замыкаться в себе, иначе они обречены на поражение. Даже одержав победу над администрацией предприятия, они не в силах противостоять вышестоящим органам. Вот почему они должны объединяться, проработав какое-то время самостоятельно. Наши локомотивщики объединились с докерами и авиадиспетчерами, и благодаря этому одержали победу в поединках с бюрократией, беззаконием. К нам готовы присоединиться еще несколько свободных профсоюзов. Недавно приняли завод «Арсенал». Нас всех гнетет экономический хаос, беспрерывный рост цен на энергоносители, безумные налоги...

Бороться с этим в одиночку нельзя, надо объединяться. Процесс этот долгий, мучительный. Люди, разуверившись вообще в профсоюзах, не хотят верить и нашему. Что ж будем не словами, а делами доказывать, что мы действительно боремся за рабочих. Быстрых, легких побед не ждем. Пусть те, кто решит присоединиться к нам, приготовятся к долгой, трудной борьбе. Но победа, уверен, будет за нами!

(«Народная воля», №1 (81), – «Рабочее дело», №2 (35), совместный выпуск, март 1995 г.)

6.2.

В.А.Курочкин – Президенту РФ Б.Н.Ельцину

Уважаемый Борис Николаевич!

Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников обращается к Вам, как гаранту Конституции РФ, прав и свобод человека и гражданина, а также в силу предоставленного Вам права принятия решения по коллективному трудовому спору в соответствии со ст.17 ФЗ «О порядке коллективных трудовых споров».

С принятием ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» закреплён порядок

цивилизованных отношений профсоюзов с работодателями, их объединениями, органами государственной власти и органами местного самоуправления, которые строятся на основе социального партнерства и взаимодействия сторон трудовых отношений, а также на основе системы коллективных договоров и соглашений (статья 15). Принят и другой ФЗ «О коллективных договорах и соглашениях», устанавливающий правовые основы их разработки и заключения. Несмотря на наличие такой правовой базы, наш профсоюз так и не смог реализовать своего законодательно закрепленного права на заключение профессионального тарифного соглашения. В реальности происходит то, что один из предполагаемых партнеров – профсоюз – стремится добиться исполнения принятых законов, что позволит создать условия, обеспечивающие достойную жизнь и свободное развитие человека. А другой – в лице руководящих работников МПС РФ – игнорирует их исполнение и пытается лишить профсоюз всех его прав, а вместе с этим – элементарной защиты всех работников, которых он объединяет. В таких условиях о социальном партнерстве не может быть и речи.

О фактах воспрепятствования законной деятельности РПЛБЖ и дискриминации его членов со стороны МПС РФ мы информировали Вас 30.01.1995 №07-К. Поручение (вице-премьер по социальному блоку, прим. Ред.) Ю.Ярова от 08.02.1995 №ЮЯ-П10-03784, данное по этому обращению Минтруду РФ, МПС РФ и Минюсту РФ, выполнено не было.

Также не был урегулирован этими министерствами вопрос заключения профессионального тарифного соглашения по поручению О.Сосковца (первый вице-премьер, прим.ред.) от 16.12.1995 №ОС-П10-39265 после нашего обращения к Председателю Правительства РФ В.С.Черномырдину. Все свелось к очередной отписке, направленной МПС РФ в адрес Минтруда РФ.

Подобный подход органов государственного управления к решению трудовых вопросов вызывает у людей разочарование во власти, неверие в создание правового государства и справедливые вопросы:

– почему законы должны соблюдать только трудящиеся и их представители, а власть предрешающие и работодатели плюют на них;

– что это за Правительство, поручения которого не исполняются самими же его членами и которое не контролирует исполнение своих поручений?

Со своей стороны Российский комитет РПЛБЖ не может согласиться с теми безосновательными, противоправными, а порой и просто лживыми доводами, приведенными МПС РФ в ответе от 06.01.1996 №Б-248 на поручение Правительства РФ. И считает их очередной попыткой МПС РФ уклониться от выполнения законов и заключения соглашения.

Во-первых, никаких предложений от МПС РФ к РПЛБЖ по вопросу участия в подготовке и заключении отраслевого тарифного соглашения на 1996 год не было. Их и не могло быть, потому что РПЛБЖ требует заключить профессиональное тарифное соглашение для работников локомотивных бригад и не претендует на заключение отраслевого тарифного соглашения, распространяющегося на всех работников отрасли.

Во-вторых, статус РПЛБЖ – это всего лишь один из постоянных предлогов МПС РФ уклониться от переговоров. Хотя РПЛБЖ и подтверждает документально свою регистрацию в Минюсте РФ в качестве общероссийского, МПС представляет его статус межрегиональным и противоправно выставляет условие для переговоров: немедленную перерегистрацию (ст.52 «Об общественных объединениях» предусматривает государственную перерегистрацию общественных объединений до 1 июля 1999 года). Вместе с тем, если бы РПЛБЖ и являлся по статусу межрегиональным профсоюзом, то это все равно не могло бы служить основанием для отказа МПС от ведения переговоров и заключения с ним тарифного соглашения на федеральном уровне. Статья 19 ФЗ «О коллективных договорах и соглашениях» предоставляет РПЛБЖ и в этом случае право на участие в таком виде соглашений. Так как работники одной профессии могут работать или на всей территории РФ или в некоторых ее регионах, то из самого смысла

нормы этой статьи следует, что профсоюз, представляющий работников определенной профессии, должен обладать статусом общероссийского или межрегионального. Эта норма подтверждена и ответом Комитета по труду и социальной политике Государственной Думы.

Можно привести еще пример, подтверждающий, что статус профсоюза – лишь повод для уклонения МПС РФ от заключения соглашения. Та же статья 19 предусматривает в качестве участников профессионального тарифного соглашения на федеральном уровне, как соответствующие профсоюзы, так и их объединения. Но и на уведомление общероссийского профсоюзного объединения – Конфедерации труда России – о начале переговоров из МПС РФ звучит все та же песня: отказ от переговоров, и опять оно не находит оснований для ведения переговоров и заключения соглашения.

В третьих, МПС РФ, обосновывая свой отказ от заключения соглашения с РПЛБЖ тем, что не является работодателем, постоянно делает ссылку на Положение о МПС РФ, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 06.01.1993 №19. При этом почему-то забывает, что 25.08.1995 принят ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» №153-ФЗ, который наделил МПС РФ полномочиями руководителя единого производственно-технологического комплекса с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального назначения (ст.2). Другими словами, в соответствии с этим Законом единый производственно-технологический комплекс и есть ни что иное, как объединение работодателей единой сети железных дорог, во главе которого поставлено МПС РФ. В соответствии со ст.4 Закона МПС РФ распоряжается имуществом и объектами железнодорожного транспорта и принимает решение о закреплении имущества в хозяйственном ведении и оперативном управлении за предприятиями и учреждениями железнодорожного транспорта, а так же его продаже. Оно же в соответствии со статьей 11 закона регулирует экономические взаимоотношения между железными дорогами (включая распределение доходов от перевозок, расчеты в связи с несохран-

предусмотренная статьей 6 ФЗ «О коллективных договорах и соглашениях» обязанность органов исполнительной власти вести переговоры по социально-трудовым вопросам, одновременно предоставляет и профсоюзам право на непосредственное обращение к ним в случае отсутствия объединения работодателей. В свою очередь, этот орган исполнительной власти, при необходимости, должен обратиться и потребовать от работодателей полномочия на представительство их интересов.

Так практически и происходит на железнодорожном транспорте в отношении заключения Отраслевого тарифного соглашения с отраслевым профсоюзом НПЖиТС. МПС РФ и не отрицает этого, указывая на то, что Отраслевое тарифное соглашение на 1996 год было подписано МПС РФ по поручению (доверенности) работодателей. Но вправе ли работодатели при наличии в отрасли нескольких профсоюзов при предоставлении таких полномочий указывать: кто будет представлять интересы работников?

По нашему мнению, понятие «передача полномочий работодателями их представительному органу (МПС РФ)» должно включать в себя право представлять интересы работодателя в ходе переговоров по социально-трудовым вопросам, предлагаемым для рассмотрения всеми профсоюзами от имени представляемых работников. Такого же мнения придерживается и министерство труда РФ. Эта же норма закреплена в ст.2 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», гарантирующей равенство всех профсоюзов.

В пятых, предложение МПС РФ к РПЛБЖ о присоединении к Отраслевому соглашению действительно рассматривалось на совещании представителей Минтруда РФ, МПС РФ и РПЛБЖ, но только в отношении соглашения на 1995 год. Причем не РПЛБЖ, а МПС РФ отказалось от подписания протокола присоединения.

Борис Николаевич! В своих обращениях к Вам и Председателю Правительства РФ В.С.Черномырдину мы уаза-ли, что противоправная позиция, занятая МПС РФ по отношению к РПЛБЖ, не способствует стабилизации трудовых отношений на железнодорожном транспорте, и

работодателя об отклонении всех или части требований или не сообщения работодателем своего решения в предусмотренный законом срок, а также дата составления протокола разногласий в ходе коллективных переговоров.

В связи с данными обстоятельствами ПК РПЛБЖ Пушкино с инициативой проведения примирительных процедур не обращался. Действуя согласно решению Пленума РК РПЛБЖ, Профсоюзный комитет собирался принять участие в указанной забастовке. Из письма от 08.05.1996 №14 о предупреждении начальника депо Пушкино о начале забастовки также следует, что самостоятельно ПК РПЛБЖ Пушкино забастовку не объявлял.

Таким образом, иск по настоящему гражданскому делу предъявлен не к тому лицу, которое должно отвечать по иску, а именно ПК РПЛБЖ Пушкино является ненадлежащим ответчиком. Учитывая то, что суд не привлек в дело надлежащую сторону – РК РПЛБЖ – в качестве второго ответчика, при условии несогласия истца на замену ненадлежащей стороны, иск к ПК РПЛБЖ Пушкино не подлежит удовлетворению.

При рассмотрении данного гражданского дела судом были допущены нарушения норм процессуального права.

В мотивированной части решения суд указывает на невозможность удовлетворения ходатайства о замене ненадлежащей стороны, поскольку локомотивное депо Пушкино не согласно на замену его другим лицом, а МПС РФ, со своей стороны, желая вступить в дело в качестве третьего лица, заявившего самостоятельные требования на предмет спора, не заявило, поэтому в силу ст.36 ГПК РСФСР такая замена невозможна.

Согласно ч.2 ст.36 ГПК РСФСР если истец не согласен на замену его другим лицом, то это лицо может вступить в дело в качестве третьего лица, заявляющего самостоятельные требования на предмет спора, о чем суд извещает данное лицо.

Таким образом, суд обязан был известить МПС РФ о возможности вступления последнего в дело в качестве третьего лица, заявляющего самостоятельные требова-

ния на предмет спора. Учитывая то, что ненадлежащий истец – локомотивное депо Пушкино – не дал согласие на замену ненадлежащей стороны, тем самым отказался выйти из процесса, а надлежащий – МПС РФ – не вступил в процесс, иск также не подлежит удовлетворению.

Московский областной суд в качестве одной из причин признания забастовки незаконной сослался на ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте», статья 17 которого запрещает забастовки.

24.07.1996

Председатель РПЛБЖ В.А.КУРОЧКИН

(ТА РПЛБЖ)

7.

III съезд РПЛБЖ (02–04.03.1998, г.Пушкино, МО)

7.1.

Очередные задачи РПЛБЖ до 2001 года

Постановление №2

1. Поручить РК РПЛБЖ добиться от МПС РФ совершенствования заработной платы локомотивных бригад. При этом:

1.1. Привести оплату труда в системе МПС РФ в соответствие со ст.2 КЗоТ РФ и Конвенцией МОТ №95 «Об охране заработной платы», установив равные формы и размеры оплаты труда по каждому виду работ локомотивных бригад, исключив при этом полностью не установленную трудовым законодательством ответственность в виде «лишения премии», «не начисления премии».

1.2. Исключить понижение оплаты труда локомотивных бригад (тарифных ставок, размера премии) по отношению к поездной работе при эксплуатации во всех видах движения – локомотивов, следующих без вагонов, либо

от ускоренных, сквозных, участковых грузовых поездов, следующих без работы на участке, а также МВПС без пассажиров, когда такая работа определена технологией или распоряжениями должностных лиц, организующих движение поездов.

1.3. Исключить аналогичное понижение оплаты труда локомотивных бригад при следовании пассажиров.

2. В условиях, когда ни техническое состояние тягового подвижного состава, ни степень надежности установленных на нем приборов безопасности не могут обеспечить машинистам безопасные, благоприятные и справедливые условия труда, РК РПЛБЖ считать несвоевременным переход на обслуживание поездов одним машинистом («в одно лицо») и отстаивать эту позицию во всех государственных органах и СМИ.

3. В связи с тем, что установление условий труда в нормативных актах МПС РФ (например, приказ № 8ЦЗ) приводит к ухудшению условий труда по сравнению с установленными законодательством, поручить РК РПЛБЖ добиться через Правительство РФ, МПС РФ установления особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельным категориям железнодорожников, работа которых непосредственно связана с движением поездов, федеральными законами и постановлениями Правительства РФ с учетом предложений общероссийских профсоюзов и их объединений.

4. Поручить Президиуму РК РПЛБЖ через администрацию Президента РФ, Государственную Думу ФС РФ, Конституционный Суд РФ добиться приведения Федерального закона «О федеральном железнодорожном транспорте» (ст.17) в соответствие с Конституцией РФ, исключив запрет на забастовки, как нарушающий права граждан на разрешение коллективных трудовых споров вплоть до забастовки.

5. Поручить РК РПЛБЖ через проведение аттестации рабочих мест локомотивных бригад по условиям труда добиться установления локомотивным бригадам доплат за вредные условия труда и 36-часовой рабочей недели.

6. Для решения основополагающих вопросов условий труда, заработной платы и занятости работников локомотивных бригад РК РПЛБЖ продолжать добиваться заключения Профессионального Тарифного Соглашения.

7. РК РПЛБЖ продолжить сотрудничество со всеми новыми профсоюзами (их объединениями), действующими и образующимися на предприятиях федерального же лезнодорожного транспорта с целью консолидации и объединения всех железнодорожных профсоюзов.

8. Добиться распространения на членов РПЛБЖ порядка выдачи бесплатных билетов для проезда на федеральном железнодорожном транспорте по служебным па-добностям.

9. Поручить РК РПЛБЖ добиваться через Правительство РФ, Государственную Думу ФС РФ, МПС РФ в качестве государственной программы первым шагом разделения эксплуатационной работы и ремонтных служб (объединения всех работников локомотивных бригад в отдельную структуру).

До реализации этой программы Российскому комитету РПЛБЖ добиться для локомотивных бригад установления порядка закрепления локомотивных бригад на определенных видах движения и работ.

10. Поручить РК РПЛБЖ через Правительство РФ, Государственную Думу ФС РФ и МПС РФ добиться для работников локомотивных бригад отдельного статуса по пенсионному и социальному обеспечению.

11. При Российском комитете РПЛБЖ создать постоянно действующую комиссию по разработке типового коллективного договора.

Всем первичным, районным, дорожным (территориальным, региональным) организациям РПЛБЖ и их представительным органам обеспечить переговорный процесс с обязательным включением в коллективные договоры на своих уровнях всех положений разработанного типового коллективного договора с вынесением в протокол разногласий нереализованных положений.

Российскому комитету формировать Профессиональное Тарифное Соглашение на основании полученных про-

токолов разногласий, тем самым исключить возможность бюрократической волокиты со стороны железнодорожной администрации и получить возможность адресовать нерешенные вопросы на уровень Правительства РФ и Государственной Думы ФС РФ.

Председатель Съезда Е.А.КУЛИКОВ
Секретарь Съезда В.М.ЖЕЛТЯКОВ
Председатель Редакционной комиссии Съезда
И.С.МАКСИМОВ

(ТА РПЛБЖ)

7.2.

Резолюция №1

по факту грубого нарушения со стороны администрации Московской железной дороги законодательства о труде и профсоюзах в отношении работников и профсоюзной организации депо Люблино

III Съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, заслушав информацию делегации от профсоюзной организации депо Люблино Московской железной дороги по поводу затеянной по приказу Начальника дороги №136/Н ликвидации электровозного цеха депо и массового увольнения машинистов и помощников машинистов, выражает убеждение в том, что эти, равно как и другие аналогичные «реформы», проводимые Московской железной дорогой, ничего, кроме роста социальной напряженности в трудовом коллективе и снижения уровня безопасности движения поездов, принести не могут.

Съезд выражает свое резкое неприятие подобных действий работодателя и его представителей и заверяет, что Российский комитет РПЛБЖ будет принимать все предусмотренные законодательством меры в защиту членов РПЛБЖ, трудовые права которых нарушены или будут нарушаться впредь.

(ТА РПЛБЖ)

7.3.

Рабочий аналитический материал, подготовленный к III очередному съезду РПЛБЖ «О возможностях Профсоюза и его практических делах по защите интересов своих членов»

Первоочередной задачей каждой первичной организации следует считать заключение коллективного договора. В соответствии с законом – это правовой акт (закон для предприятия), регулирующий социально-трудовые отношения на предприятии. От того, какой договор будет разработан и какие его положения сможет отстоять профсоюз, зависит благополучие работников. И если раньше администрация предприятия заключала сама с собой разработанный ею же договор, то с появлением на предприятиях свободных профсоюзов ее роль резко меняется. Она превращается из единоличного диктатора своих интересов в социального партнера профсоюза. И теперь профсоюз диктует условия продажи труда работников и, естественно, с выгодой для себя. Конечно, это не привычно и не устраивает администрацию, что и вызывает на этапе становления профсоюза противостояние.

РПЛБЖ обобщил колдоговорной опыт своих первичных организаций в специально изданных методических и практических рекомендациях. При желании вы можете полностью ознакомиться с ними. Здесь же мы, чтобы лишний раз подчеркнуть важность колдоговорного процесса, приводим введение из этого руководства.

Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников, все профсоюзные организации, территориальные и региональные объединения нашего профсоюза должны рассматривать основным направлением своей деятельности постоянное нахождение в переговорном процессе с работодателем, в поиске соблюдения баланса интересов, в поиске улучшения условий труда локомотивных бригад, условий безопасности нашего труда. При этом нам придется свыкнуться с тем, что нас будут голословно обвинять в перетягивании «одеяла на себя», и в том, что мы с вами являемся дестабилизирующим элементом, раз-

рушителями «устоявшихся принципов» соблюдения безопасности движения поездов.

В этом мире без причин ничего не происходит так же, как ничего само по себе не меняется: накопленные за долгие годы проблемы в организации труда работников нашей профессии, и не решаемые без профсоюзов, привели к созданию в 1992 году РПЛБЖ. Признать ВЦСПС и их наследников – ФНПР или отраслевые организации, как НПЖиТС – профсоюзами, может лишь полуграмотный человек, а безграмотный об этом даже не задумывается.

РПЛБЖ, являясь профессиональным союзом в полном смысле этого слова, не может не стремиться решить эти проблемы. Есть механизм – коллективные договора, – значит, это наш путь. И вроде бы все просто. Но почему же на этом пути столько трудностей?

Российский комитет Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников на своем пленуме в декабре 1993 года принял решение обобщить, как положительный опыт разработки и принятия коллективных договоров, заключенных различными первичными организациями нашего профсоюза, так и отрицательный опыт организаций, которые «увязли» в непродуктивной бюрократической борьбе, проанализировать совершенные ошибки и дать рекомендации по их преодолению. Такая работа должна помочь вновь создаваемым организациям не повторять ненужных ошибок и вести работу более продуктивно и целенаправленно, а также помочь наладить работу по заключению коллективных договоров на своих предприятиях, уже продолжительное время действующим в различных депо организациям РПЛБЖ, где по целому ряду объективных причин, вызванных нежеланием работодателя признавать наши профсоюзные организации субъектом переговорного процесса, им отказывали в праве заключения коллективных договоров.

Опыт нашего профсоюза подсказывает, что никому не избежать бюрократической волокиты, создаваемой работодателем. Эта волокита направлена не только на воспрепятствование заключению коллективного договора и удовлетворению выдвигаемых профсоюзом требований,

но, в первую очередь, направлена на воспрепятствование самому началу переговорного процесса. Любой администратор прекрасно понимает, что факт начала переговоров является одновременно и фактом признания профсоюзной организации, то есть тем ключевым моментом, после которого прекращается возможность распространения в трудовом коллективе слухов и сомнений в отношении деятельности профсоюзной организации, ее прав и возможностей по защите интересов работников наемного труда.

Вступление администрации и профсоюзной организации в переговорный процесс обязывает их одновременно вступить и в жесткие рамки процедурно-правовых отношений, устанавливающие ответственность за соблюдение взаимных обязательств и за нарушение взаимных прав, регламентирующих порядок и сроки решения разногласий и конфликтов.

Анализ практики заключения коллективных договоров старыми профсоюзами, когда в большинстве случаев это договора носят чисто камуфляжный, поверхностный характер, подтверждает и тот факт, что представительские органы старых профсоюзов не способны перейти к действительному представлению интересов работников наемного труда. Старые профсоюзы, объединяя в своих рядах одновременно работников и работодателей, обречены на соблюдение нейтралитета между интересами сторон: стороны, организующей производство, и стороны, представляющей интересы исполнителей. Если при этом учесть постоянную финансовую зависимость руководителей выборных органов «независимых» профсоюзов, получающих премии от работодателя, который участвует со своим «авторитетом» в выборах членов профсоюзных органов, участвует в создании «благоприятных» условий деятельности «независимого» профсоюза (за что «независимые» профсоюзы не имеют «морального» права создавать «трудности» при организации работодателем производственного процесса и вынуждены закрывать глаза на нарушение баланса интересов), если учесть (объективное со стороны работодателя и вынужденное со стороны старых профсоюзов) нежелание переходить к

формализации взаимоотношений, то становится вполне понятно, почему вся организация производства держится за счет усиления эксплуатации труда, нарушения законодательства о труде, законов по охране труда и правил техники безопасности, нарушения тех минимальных договоренностей, которые с легкостью могут быть приняты работодателем под лозунгом социального партнерства, но которые с такой же легкостью могут быть им проигнорированы, так как никто не будет настаивать на их соблюдении.

Становится понятно, что поддержание финансового состояния предприятия и отрасли осуществляется за счет постоянного изменения норм труда в сторону ужесточения, снижения размеров премирования и доплат, сохранения систем оплаты труда, ставящих работника в зависимость от «хороших отношений» с администрацией, а не от своей квалификации и умения работать.

В применении к нашей с вами профессии одностороннее соблюдение интересов создало всем известную практику: требования к администрации (хотя они и «повязаны» коллективной ответственностью) по организации производства при безусловном обеспечении безопасности движения поездов, становится лишь благим пожеланием и зачастую кончается поиском «стрелочника» в отношении наемных работников. Отсюда же и постоянные грозные требования вышестоящих руководителей «усилить и углубить» контроль за трудовой дисциплиной. Безусловно, это важно. Но разве долголетний опыт «борьбы» за дисциплину без решения коренных вопросов организации производства не говорит о безрезультативности этой «борьбы» и ничему не учит работодателей?

И представителям администрации, и нам с Вами придется учиться выстраивать нормальные цивилизованные отношения, преодолевать старые стереотипы. И здесь переговорный процесс может и должен стать школой этих новых отношений. [...].

РПЛБЖ постоянно стремится выйти на путь мирного решения трудовых конфликтов, избрав социальное партнерство.

Именно такое решение этой проблемы в условиях поразившего экономику страны кризиса позволит сохранить и укрепить первые ростки российской демократии.

Или неуправляемый вал взаимных претензий и обид, перерастающий в хаос. Или трудный, мучительно-медленный мирный диалог, законодательно введенный в рамки взаимоприемлемых правил.

РПЛБЖ с самого начала своего образования пытался всеми возможными способами заставить работодателей вступить в переговоры с нами по урегулированию жизненных интересов локомотивных бригад. Но только угроза забастовки в конце декабря 1991 года и проведенная забастовка 2-3 марта 1992 года заставили чиновников МПС сесть за стол переговоров.

Может быть причиной этому было то, что законодательство России не знало таких правил, позволяющих перевести конфликты в мирное законное русло? Но вот уже предпринята первая попытка урегулирования этой сферы правоотношений: 11.03.1992 был принят закон «О коллективных договорах и соглашениях». С его выходом мы вступили в равноправные отношения с работодателями, предложив им 07.12.1992, в соответствии со статьями 6 и 7 Закона, начать переговоры по разработке и заключению профессионального тарифного соглашения. Что же принято другой стороной? Мы вновь натолкнулись на глухую стену непонимания и открыто-враждебного сопротивления диалогу. До сих пор по вине МПС соглашение не заключено.

Значит, причина была и есть не в отсутствии законодательной базы в области социального партнерства, а в упорном игнорировании и боязни сотрудничества и диалога с людьми труда, сохранившейся у власти прокоммунистической номенклатуры.

Являясь противниками экономических реформ и демократизации общества, они никогда не смирялись с тем, что в противоположность псевдопрофсоюзным традициям советского времени, они не могут войти в состав нашего профсоюза, что лишает их права единоличного распоряжения судьбами людей и продуктами их труда. Их ни-

когда не устроит то, что наш профсоюз возник как объединение наемных работников, продавцов рабочей силы, призванное вступать в равноправные отношения с работодателями, а не подчиняться им.

Нами было предпринято все для достижения согласия и начала переговоров, и не наша вина в том, что другой стороной проигнорированы все наши усилия и действия. Поэтому, для удовлетворения насущных прав и интересов своих членов, мы были вынуждены принять участие во Всероссийской забастовке, объявленной на 21.05.1996 Конфедерацией труда России, в состав которой входит и наш профсоюз.

(«Российский профсоюз
локомотивных бригад железнодорожников»,
[1998 год], с. 58–61, 108–109, ТА РПЛБЖ)

8.

РПЛБЖ в трудовом конфликте на Московской и Октябрьской железных дорогах (1998)

8.1.

Обращение Московской транспортной прокуратуры
к В.Ф.Лазареву – руководителю департамента
по урегулированию коллективных трудовых споров
и развитию социального партнерства
Минтруда России от 22.01.1998

Уважаемый Владимир Филаретович!

В настоящее время на территории Московской железной дороги возник коллективный трудовой спор по следующим причинам:

Работники трудовых коллективов предприятий Московской железной дороги являются членами двух действующих профсоюзных организаций – Дорожного профессионального союза (Дорпрофсож) и Территориального объединения Московской железной дороги Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (ТО МЖД РПЛБЖ).

С февраля 1997 года, на основании п.4 ст.6 Закона РФ «О коллективных договорах и соглашениях», гарантирующей при наличии на территориальном уровне нескольких профсоюзов право каждого из них на ведение переговоров от имени трудового коллектива, Председатель ТО МЖД РПЛБЖ, зарегистрированного в Управлении юстиции г.Москвы 20.12.1996 за №6961 Куликов Е.А. обращался к администрации Московской железной дороги с требованием заключить коллективный договор для регулирования трудовых, социально-экономических и профессиональных отношений между работниками дороги – членами ТО МЖД РПЛБЖ и администрацией МЖД. Право на заключение коллективного договора с администрацией МЖД закреплено и в Уставе ТО МЖД РПЛБЖ.

В заключении коллективного договора с ТО МЖД РПЛБЖ, в том числе по требованию Московского транспортного прокурора, администрация Московской железной дороги в лице первого заместителя начальника МЖД Лемешко В.Г. отказала, аргументировав свой отказ тем, что в соответствии со ст. 3 Федерального закона РФ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» от 12.01.1996 администрация МЖД не является работодателем по отношению к локомотивным бригадам и не имеет необходимых полномочий от отделений дороги на ведение переговоров по заключению коллективного договора.

Считаю действия администрации МЖД необоснованными по следующим основаниям:

Ссылка администрации МЖД на Федеральный закон «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», определяющая работодателя, как лицо, с которым работник состоит в трудовых отношениях, не применима в данном случае, поскольку порядок заключения коллективного договора регулируется другим Законом РФ – «О коллективных договорах и соглашениях». Законом РФ «О коллективных договорах и соглашениях» предусмотрены права и обязанности двух сторон коллективного договора – представителей работодателей и представителей работников.

Ч.4 ст.2 Закона устанавливает: представители работодателей – руководители организаций или другие полномочные в соответствии с уставом организации, иными правовыми актами лица, полномочные органы объединений работодателей, иные уполномоченные работодателями органы.

В соответствие со ст.2 ФЗ «О Федеральном железнодорожном транспорте» железная дорога – основное государственное унитарное предприятие с централизованным управлением. Руководителем данного предприятия – ГУП «Московская железная дорога» в соответствии с Уставом предприятия является начальник МЖД Паристый И.Л. Он на основании ст.17 Устава без доверенности действует от имени железной дороги, представляет ее интересы, заключает договоры (в том числе и коллективные, например, при заключении колдоговора на 1997-1998гг. с Дорпрофсожем), издает приказы, устанавливающие условия оплаты и нормы труда, обязательные для всех работников железной дороги и т.д. Следовательно, руководитель предприятия Паристый И.Л. является представителем работодателей в соответствии с Законом.

Администрация Московской железной дороги может выступить в качестве органа объединений работодателей, для чего необходимо делегирование полномочий от непосредственных работодателей – начальников локомотивных депо (по сообщению Латушкина В.Г. это имело место при заключении коллективного договора с Дорпрофсожем). Такие полномочия не были запрошены, что дает основание утверждать, что администрация МЖД уклоняется от ведения переговоров.

Кроме того, ТО МЖД РПЛБЖ является вышестоящей организацией по отношению к членским организациям профсоюза, действующим на отделениях Московской железной дороги. Поэтому ТО МЖД РПЛБЖ правомочно заключить коллективный договор с вышестоящей организацией по отношению к отделениям дороги – администрацией МЖД.

Таким образом, администрация МЖД нарушает права профсоюза, предоставленные законодательством, и права работников – членов РПЛБЖ.

На основании изложенного, прошу Вас принять меры к разрешению данного конфликта, в соответствии с полномочиями, предоставленными положением «О службе по урегулированию коллективных трудовых споров».

О результатах прошу сообщить в прокуратуру.

Приложение на 29 листах.

Московский транспортный прокурор
Государственный советник юстиции 3 класса
А.А.СКУЗ

(«РПЛБЖ: 12 лет борьбы за права железнодорожников»
Составитель – Рупец В.Г. – М., 2004, с. 277–279)

8.2.

Митинг работников Московской железной дороги,
организованный Территориальным объединением МЖД.
Москва, 21.04.1998

8.2.1.

Листовка ТО МЖД РПЛБЖ по случаю митинга

21 апреля 1998 года в 10 часов у здания МПС на Лермонтовской площади (метро «Красные Ворота») Московское объединение Российского профсоюза локомотивных бригад Железнодорожников проводит свой санкционированный МИТИНГ.

Мы протестуем:

- Против продолжающегося грабежа рабочих.
 - Цены растут, заработная плата – падает.
 - Вместо положенной индексации – получили МПСовскую реформу зарплаты. В результате – начальство жирует, получив многократную прибавку, а рабочим дана команда потуже затянуть пояса. Наживаются даже на том, что и эту нищенскую подачку, вопреки закону, пытаются заплатить один раз в месяц.
 - Начальник дороги продает рабочим жилье в домах, построенных за счет прибыли, заработной

самими рабочими, и куда потом уходят деньги от продажи этих квартир?

- Против непродуманного сокращения в ущерб здоровью рабочих и безопасности движения поездов, ведущего к окончательному развалу железной дороги.

- Против хищнической эксплуатации рабочих:

- Вместо аттестации рабочих мест, устранения вредных факторов и доплаты за вредность на нас навешивают ярмо дополнительных обязанностей – и все бесплатно.

- Сначала добились технику – теперь проводят эксперименты на людях. Удлинение плеч обслуживания, работа по обороту по 12 часов непрерывно, езда в «одно лицо» на предельно изношенной технике и во вредных условиях – это не повышение производительности труда, а геноцид. Результаты этого очевидны уже сейчас: если раньше едва доживали до пенсии, теперь начинаем умирать прямо на работе.

- Против предательской политики Роспрофжела, открыто вставшего на защиту интересов работодателя.

Все кто поддерживает нас – встаньте вместе с нами на Митинге!

Только объединившись, мы сами сможем защитить себя и свои семьи!

(ТА РПЛБЖ)

8.2.2.

Резолюция митинга работников Московской ж.д. 21.04.1998

Участники митинга работников Московской железной дороги, проанализировав в своих выступлениях положение дел, сложившееся с установлением условий труда для железнодорожников, которое производится Управлением МЖД и МПС РФ с нарушением действующего федерального законодательства и, в частности, без согласования с Территориальным комитетом Московской железной дороги РПЛБЖ выражают свое возмущение и требу-

ют от Московской железной дороги и Министерства путей сообщения неукоснительного соблюдения действующего Федерального законодательства в части согласования с Территориальным комитетом ТО МЖД РПЛБЖ систем оплаты труда, форм материального поощрения, размеров тарифных ставок (окладов), а также норм оплаты труда.

Митинг целиком и полностью поддерживает требование Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ о необходимости заключения коллективного договора между Московской железной дорогой и Территориальным объединением МЖД РПЛБЖ, что позволяет погасить социальную напряженность в коллективах и урегулирует многие разногласия на Московской железной дороге.

В связи с тем, что органы прокуратуры и суды не способны заставить администрацию Московской железной дороги исполнять Российские Законы мы вынуждены обратиться в соответствии с ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» к Гаранту Конституции РФ – Президенту Б.Н.Ельцину.

В случае отказа от проведения переговоров в срок до 15.05.1998 митинг поддерживает инициативу Исполнительного комитета Территориального объединения МЖД РПЛБЖ о начале подготовки и организации проведения забастовки, как последней мере разрешения конфликта».

По поручению участников митинга Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

8.2.3.

Пресса о митинге 21.04.1998.

8.2.3.1.

Е.Ардабацкая, «Из пассажиров делают смертников»

Вчера в центре столицы, напротив здания МПС, прошел митинг машинистов поездов Московской железной дороги. Машинисты заявили, что через месяц остановят движение, если руководство не вступит с ними в переговоры.

Председатель Территориального объединения Российского профсоюза локомотивных бригад Евгений Куликов выступал решительно:

– Мы не дадим сокращать по 2 тысячи наших товарищей в год. Мы протестуем против работы в «одно лицо», когда у машиниста отбирают помощника, и ему приходится самому тащить на себе паровоз за те же деньги». Наши расстояния немаленькие – за 200, порой 400 километров, а в кабинах нет даже элементарного – туалета.

Машинисты приводили примеры, когда им чудом удалось избежать аварий – и волосы становились дыбом. А по экологическим стандартам наша техника вообще не вписывается ни в какие нормы.

Железнодорожники требовали всего лишь нормального отношения к своему труду: выплачивать потерянные за два месяца премии, провести аттестацию и платить за вредность, не забывать о сверхурочных. По большому счету, они заботятся о наших с вами жизнях. «Из пассажиров делают смертников» – таким был лозунг митингующих.

(«Комсомольская правда», 22.04.1998)

8.2.3.2.

В.Бибко, «Почему машиниста клонит в сон?»

Санкционированный властями митинг профсоюза локомотивных бригад состоялся на днях в сквере возле станции метро «Красные ворота». Два часа представители альтернативного профсоюза мозолили глаза чиновникам Министерства путей сообщения. С импровизированной трибуны выступили и оппоненты альтернативщиков – заместитель начальника Московской дороги А.Троицкий, начальники Московско-Павелецкого и Курского направлений В.Попов и В.Бушенков, заместитель председателя Дорпрофсожа В.Жидких. К великому сожалению, их короткие речи звучали неубедительно. И собравшиеся, как говорится, остались при своих интересах.

Митинг походил на обыкновенное профсоюзное собрание. Дебаты шли вокруг жизненно важных проблем – зарплата, тарифная сетка, несовершенство премиальной системы и коллективных договоров, организация производства, условия труда и отдыха машинистов.... Из высказываний на митинге выясняется, что даже при благополучных экономических показателях, достигнутых Московской дорогой, в работе некоторых отделений и депо сохраняются, мягко говоря, большие шероховатости. Так, администрация депо имени Ильича, оказывается, скрывает браки, итоговая статистика неузнаваемо приукрашивается и выглядит на все сто. Машинист из депо Москва-2 заявил, что машинисты-инструкторы очень придиричивы, часто грубят. На Курском направлении удлинили «плечо», первая смена локомотивных бригад происходит аж в Орле. Длиннее стал рабочий день машинистов, а отдых короткий и снова в путь. Не удивительно, что подчас машиниста клонит в сон.

Множество упреков высказано по поводу организации вождения поездов «в одно лицо». Как заявляли машинисты, принявшие участие в митинге, для этого не созданы необходимые условия. На Московской дороге много старой техники, да и новейшие ее модели несовершенны. На наших локомотивах нет даже туалетов. Приводился и такой аргумент, что с массовым сокращением помощников машиниста будет ликвидирован во многих местах главный резерв полноценной подготовки квалифицированных кадров. Никакие курсы и стажировки не помогут молодому машинисту так, как опытный наставник и долгосрочная практика.

Несомненно, альтернативщики в чем-то правы. Но их требования противоречат суровым экономическим реалиям. Надо же учитывать труднейшее финансовое положение дороги, падение объемов грузовых перевозок. Профсоюз локомотивных бригад подходит к проблеме однобоко, вовсе пользуется популистскими лозунгами, зарабатывает себе дешевый авторитет на трудностях. Если идти на поводу у альтернативщиков, вполне можно и без того трудное экономическое положение дороги еще более усугубить. Кому это на пользу?

Участники митинга приняли резолюцию. В ней выдвинуто требование заключить договор о сотрудничестве между Московской дорогой и альтернативным профсоюзом. Это позволит погасить социальную напряженность в трудовых коллективах, устранить многие разногласия.

(МОЖ, №17, апрель 1998 года)

8.2.3.3.

В.Стрелкин, «Пришло время подзатыльников»

«Вы беситесь с жиру», – упрекнул заместитель начальника Московской железной дороги Анатолий Троицкий машинистов и помощников, участников митинга, прошедшего 21 апреля в Москве у здания Министерства путей сообщения на Лермонтовской площади. По правде сказать, глядя на угрюмые лица рабочих и пышущие здоровьем лица стоящих бок о бок железнодорожных начальников, можно было задуматься, к кому именно было обращено высказывание уважаемого заместителя начальника. Митинг был организован Московским объединением Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников. Профсоюза, весьма нелюбимого в среде железнодорожного начальства. Излюбленное прозвище его членов – «баламуты».

Чего же хотели на сей раз баламуты, ради чего 150 человек пожертвовали своим свободным временем и пришли на митинг. Плакаты говорили сами за себя: «Борьба с РПЛБЖ – бесполезная трата времени и денег – пора бы понять», «Сокращать не рабочих, а чиновников», «Машинист умирает в 55», «Хватит экспериментов на нашем здоровье», «Лучше договариваться, чем бастовать», «Реорганизацию и ликвидацию предприятий – в соответствии с законом» и др.

РПЛБЖ – профсоюз достаточно молодой, но в среде свободных профсоюзов весьма авторитетный. С самого начала своего образования в 1992 году он добивается от чиновников МПС соблюдения норм действующего зако-

нодательства о труде, о профессиональных союзах, о коллективных договорах и соглашениях. И до сих пор диалог строится только путем вынесения судебных решений в пользу РПЛБЖ.

У МПС есть другой «свой» профсоюз – Роспрофжел, диалог с ним строится без проблем. Начальника Роспрофжела баламутом не назовешь, ведь он свой, из своей среды – до недавнего времени был начальником Забайкальской железной дороги. Знает как строить дороги, как продавать разобранные железнодорожные ветки и даже вместе с вагонами, не получая за это ни копейки. Вот это уroveň! А что здесь? Что эти 150 человек в масштабах Московской железной дороги? От них только одни неприятности...

Машиниста моторвагонного депо Москва-2-Ярославская Валерия Рябовичева, явившегося после митинга на работу, вызвали к начальнику депо для дачи объяснения, готовился ли он надлежащим образом к поездке, предложив ему написать заявление о том, что он не в состоянии обеспечить безопасность движения, так как вместо отдыха участвовал в профсоюзном митинге. А потом пытались выискать нарушения в работе...

Впервые в уличной акции РПЛБЖ выступило железнодорожное начальство. Если раньше наличие профсоюза не признавалось, то здесь рабочие слышали своих начальников. «Ваши лозунги справедливы», «справедливы тем, что вы не требуете своевременности выплаты зарплаты». Мнение начальников – раз зарплата выплачивается вовремя, так что и бузить.... Да и размер ее по мнению замначальника дороги – вполне приличный – 3-4 миллиона. Вот только присутствующие с ним не согласились – максимум 2 миллиона. Представитель Москвы-Курской Алексей Игрицов привел факт – оклад машинистов – чуть за 1 миллион рублей, помощников – 700 тысяч рублей, то, что сверху разные доплаты, с ними у машиниста набегает до двух миллионов. Но этих доплат могут лишить за любой проступок. В этом работники целиком зависят от администрации.

Митингующие выразили недовольство планами начальников Московской железной дороги перевести машинистов на работу в одно лицо, закрытием и реорганизацией тех депо, где действуют первички РПЛБЖ, удлинение плеч в ущерб экономической целесообразности. «Да, весь цивилизованный мир работает в одно лицо, – признает председатель МО РПЛБЖ Евгений Куликов, – но ведь цивилизованный мир работает на современной технике, получает достойную зарплату за свой труд, у нас же в локомотивах не предусмотрен даже туалет». Не проводились и медицинские исследования результатов работы в одно лицо.

Мнение машиниста, заместителя председателя РК РПЛБЖ Александра Стрелкова о том, что «все бумажные средства борьбы с бюрократами профсоюзом уже использованы, и бороться с бюрократами с помощью бумажных средств бесполезно. Надо бастовать», поддержал помощник машиниста, зампреда РК РПЛБЖ Игорь Максимов. «Бюрократы нас не слышат потому, что у них в ушах пробки, так пришло время дать им хороший подзатыльник, чтобы эти пробки у них из ушей вылетели. И очень скоро». Что это за «подзатыльник» – разъяснять не пришлось. Митингующие поддержали мнение о том, что пришло время забастовок, как последнего способа решения накопившихся проблем».

(«Чугунка», №1, апрель 1998 года)

8.2.4.

Сообщение редакции газеты ТО МЖД РПЛБЖ «Чугунка»

На конец мая единственным ответом руководства Московской железной дороги на резолюцию митинга железнодорожников от 21 апреля являлась резолюция начальника МЖД И Паристого:

«Лемешко, Троицкому, Синицину, Смирновой –

Дать ответ и срочно подготовиться другими бригадами вывозить поезды. 22.04.1998»

8.3.

Пленум Территориального комитета
ТО МЖД РПЛБЖ. Тула, 13-20.05.1998

8.3.1.

Выписка из протокола

2. По второму вопросу выступил Куликов Е.А. Он сказал, что 21.04.1998 на митинге у здания МПС РФ была принята резолюция, в которой указывался срок (15.05.1998) руководству Управления МЖД для начала переговоров по заключению коллективного договора между Управлением МЖД и ТО МЖД РПЛБЖ. Время прошло, а руководители Управления МЖД в очередной раз повернулись спиной к рабочим. Не пора ли перейти к более решительным действиям?

Куликов Е.А. предложил каждому представителю первичных организаций высказаться.

Все выступившие единодушно сказали, что пора перейти к более решительным действиям, т.е. пора начать подготовку к проведению забастовки.

Решили:

– Всем профсоюзным комитетам организаций, входящих в ТО МЖД РПЛБЖ завершить прохождение примирительных процедур по выдвинутым требованиям в сроки, предусмотренные Федеральным законом.

– Каждой организации обратиться к Президенту Российской Федерации по вопросу разрешения коллективного трудового спора в соответствии с Федеральным законом, обратив при этом особое его внимание на то, что чиновниками МПС и Управления МЖД умышленно провоцируется эта забастовка.

– Создать технические инспекции труда в организациях Территориального объединения, где они еще не созданы.

– В каждой профсоюзной организации провести собрания, особо разъясняя то, что Исполнительный комитет ТО использовал все меры по урегулированию коллективного трудового спора. Прокуратура, Рострудинспекция, Служба по урегулированию коллективных трудовых споров так-

же не могут заставить Дорогу сесть за стол переговоров. В этих условиях единственная возможность для урегулирования спора Конституционным способом – забастовка.

– Дату проведения предупредительной часовой и основной забастовок определить Исполнительному комитету ТО.

– Забастовку в каждой организации возглавляет ее профсоюзный комитет. Общее руководство забастовкой осуществляет Исполнительный комитет ТО.

Голосовали: за – 14, против – 0, воздержались – 0

Председатель ТО Е.А.КУЛИКОВ
Секретарь ТО С.М.СОЛОМАТИН

(ТА РПЛБЖ)

8.3.2.

Решение Пленума Территориального комитета Московской железной дороги

Проведенный 21.04.1998 и последовавшая за ним акция МПС России и Управления Московской железной дороги показали, как и прежде, их упорное нежелание пойти на конструктивный диалог и переговоры с профсоюзом по решению социально-трудовых вопросов железнодорожников, выдвинутых в их требованиях.

Не способствовало разрешению возникшего коллективного трудового спора и обращение ТО МЖД РПЛБЖ к Президенту Российской Федерации.

Проигнорировано руководством МПС и Дороги приглашение для участия в работе этого Пленума.

В этих условиях участники Пленума единодушно решили начать подготовку к проведению забастовки.

В этих целях решили:

1. Всем профсоюзным комитетам, организациям, входящим в ТО МЖД РПЛБЖ завершить прохождение примирительных процедур по выдвинутым требованиям в сроки, предусмотренные Федеральным законом.

2. Каждой организации обратиться к Президенту Российской Федерации по вопросу разрешения коллективного тру-

дового спора в соответствии с Федеральным законом, обратив при этом особое его внимание на то, что чиновниками МПС и Управления умышленно провоцируется эта забастовка.

3. Создать технические инспекции труда в организациях Территориального объединения, где они еще не созданы.

4. В каждой профсоюзной организации провести собрания, особо разъясняя то, что Исполнительный комитет ТО использовал все меры по урегулированию коллективного трудового спора. Прокуратура, Рострудинспекция, Служба по урегулированию коллективных трудовых споров также не могут заставить Дорогу сесть за стол переговоров.

В этих условиях единственная возможность для урегулирования спора Конституционным способом – забастовка.

5. Дату проведения предупредительной часовой и основной забастовки определить Исполнительному комитету ТО.

6. Забастовку в каждой организации возглавляет ее профсоюзный комитет. Общее руководство забастовкой осуществляет Исполнительный комитет ТО.

Мы использовали все предусмотренные законодательством возможности для разрешения возникшего коллективного трудового спора и только уклонение МПС и Управления МЖД от участия в его разрешении вынуждают нас пойти на эту крайнюю меру, вся ответственность за последствия которой должна быть возложена на них.

Пленум Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ обращается ко всем профсоюзным организациям РПЛБЖ и всем железнодорожникам России с просьбой поддержать нашу акцию любыми формами коллективных действий, включая забастовку.

20.05.1998, г.Тула

Председатель ТО Е.А.КУЛИКОВ
Секретарь ТО С.М.СОЛОМАТИН

(Подписано представителями 12 профорганизаций ТО МЖД РПЛБЖ)

(«Чугунка», №2, май 1998 года)

8.4.

Пленум Дорожного комитета территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги

Постановление

*О поддержке коллективных действий
ТО РПЛБЖ Московской железной дороги
членами РПЛБЖ Октябрьской железной дороги*

Участники расширенного Пленума Территориальной организации Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников Октябрьской железной дороги, обсудив доклад Председателя РПЛБЖ В.А.Курочкина,

Постановили:

1. Принять к сведению информацию:

1.1 об уклонении Московской железной дороги от переговоров по заключению коллективного договора с ТО РПЛБЖ МЖД;

1.2 о признании трудовым арбитражем споров, возникших между членами ТО РПЛБЖ МЖД и работодателями, не носящими характер коллективного трудового спора;

1.3 о признании Московской транспортной прокуратурой права ТО РПЛБЖ МЖД в сложившейся ситуации организации и проведения забастовки;

1.4 о подготовке членов Территориального объединения РПЛБЖ Московской железной дороги к коллективным действиям и объявлению забастовки;

1.5 об обращении ТО РПЛБЖ МЖД к членам РПЛБЖ ОЖД в лице Дорожного комитета РПЛБЖ ОЖД с просьбой поддержки объявленной забастовки.

2. Рекомендовать Президиуму дорожного комитета РПЛБЖ ОЖД:

2.1 в случае объявления и подготовки РПЛБЖ ОЖД коллективных действий в защиту индивидуальных трудовых прав членов РПЛБЖ ОЖД, обеспечить координацию коллективных действий с РПЛБЖ МЖД и проведение забастовок одновременно;

2.2 при возобновлении примирительных процедур на ОЖД и подписании до 30.06.1998 или иного согласованного сторонами срока коллективного договора, обеспечить поддержку коллективных действий РПЛБЖ МЖД путем организации членами РПЛБЖ ОЖД массовых мирных акций (митинг, пикетирование);

2.3 при углублении конфликта между РПЛБЖ МЖД и их работодателями, использовать конституционное право, предусмотренное ст.45 Конституции РФ, незамедлительно приступить к организации и проведению забастовки солидарности со своими коллегами.

3. Поручить Президиуму Дорожного комитета РПЛБЖ ОЖД:

3.1 принять все меры к посредничеству между ТО РПЛБЖ Московской железной дороги и их работодателем для урегулирования конфликта.

3.2. Довести до начальника ОЖД о не простом решении, принятом Пленумом, и просить его, также, о посредничестве в урегулировании конфликта, возникшего на Московской железной дороге.

19.06.1998

Председатель Пленума А.Ю.ЗАМЯТИН
Секретарь К.В.ВАСИЛЬЕВ

(ТА РПЛБЖ)

8.5

Решение Исполнительного комитета ТО МЖД РПЛБЖ

В соответствии с решением Пленума Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ от 20.05.1998 Исполнительный комитет Территориального объединения Московской железной дороги Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников принял решение:

с 00 часов 07.08.1998 на Московской железной дороге начать акцию протеста в виде отказа от выполнения работы (забастовка).

В связи с тем, что Московская железная дорога не признает себя работодателем, то есть стороной в споре, считать нецелесообразным осуществлять мероприятия, предусмотренные ст.14 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров».

08.07.1998, Москва
Председатель Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

8.6.

Пресс-релиз ТО МЖД РПЛБЖ от 08.07.1998

Первоочередные требования РПЛБЖ к Московской железной дороге, при выполнении которых акция протеста приостанавливается:

1. Индексация тарифных ставок за 1997–98 гг. на основании данных Госкомстата России и в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением. Выплата расчетной разницы.

2. Выплата вознаграждений по итогам работы за год (13-я зарплата) и за безаварийную работу в течение 1997 года (14-я зарплата).

3. Оплата ночных часов работы за всю рабочую смену.

4. 12% надбавка к тарифной ставке за работу во вредных условиях труда до проведения аттестации рабочих мест по условиям труда.

5. Восстановление ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска за продолжительный стаж работы на одном предприятии (3 дня) и установление предусмотренного законодательством дополнительного отпуска за многосменный режим работы (4 дня).

6. Начало переговоров (издание приказа о создании комиссии и начало ее работы) по разработке и заключению профессионального коллективного договора между ТО РПЛБЖ и Московской железной дорогой.

Акция немедленно возобновляется в случае применения к работникам, участвовавшим в ней, мер дисциплинарного воздействия.

(ТА РПЛБЖ)

Уведомление Президиума Дорожного комитета ТО РПЛБЖ ОЖД от 04.08.1998

Президиум Дорожного комитета территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги уведомляет, что:

1. В локомотивных и моторвагонных депо ОЖД членами РПЛБЖ, с 18.00 часов 04.08.1998 начинается забастовка в порядке коллективных действий в защиту индивидуальных трудовых прав работников локомотивных бригад. Хотя работодатель пытался сделать вид ведения с представителями работников переговоров, но фактически они не начинались.

2. Забастовка проводится в форме полного отказа от выполнения трудовых обязанностей. Причина забастовки – нарушенные права работников:

– заработная плата выплачивается один раз в месяц с грубым нарушением сроков;

– отсутствует правдивая и достоверная информация о вредных факторах на рабочих местах локомотивных бригад;

– хронически не выплачивается часть заработной платы (разъездные, премии, вознаграждение за безаварийность, доплаты, отпускные) и другие выплаты (больничные);

– не согласуются трудовые условия (графики сменности, режимы работы и др.) и оплаты (вообще ничего не установлено надлежащим образом).

3. Цель забастовки – добиться восстановления нарушенных прав. Остановка железной дороги – не является самоцелью членов РПЛБЖ.

4. Переговоры с представителями работодателя с правом приостановить или прекратить забастовку, уполномочен вести Президиум Дорожного комитета РПЛБЖ ОЖД.

Председатель А.Ю.ЗАМЯТИН

8.8.

Пресс-релиз ТО РПЛБЖ Октябрьской железной дороги от 05.08.1998

Президиум Дорожного комитета Территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги уведомляет, что на Октябрьской железной дороге в локомотивных депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский, Санкт-Петербург-Финляндский, Волховстрой и Бабаево, в моторвагонных депо Санкт-Петербург-Московское и Санкт-Петербург-Финляндский вчера (04.08.1998) с 18.00 началась забастовка работников локомотивных бригад – членов РПЛБЖ, которые решились на этот тяжелый шаг, добиваясь восстановления своих нарушенных индивидуальных трудовых прав. Члены РПЛБЖ из моторвагонного депо Санкт-Петербург-Витебский в настоящее время пока не принимают участия в забастовке, но и не все члены РПЛБЖ в других депо, в том числе и в локомотивном депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский к настоящему моменту имели по объективным причинам возможность принять участие в забастовке, так как не работали.

Председатель РПЛБЖ ОЖД до начала забастовки был вызван для дачи объяснений в Северо-Западную транспортную прокуратуру, которая просила довести до сведения членов РПЛБЖ, что прокуратура, «не отрицая фактов нарушенных прав работников», «не совсем согласна с законностью забастовки».

Это было доведено до работников уже после начала забастовки, так как встреча в прокуратуре закончилась в 18.30. В устной форме представителем прокуратуры была подтверждена обоснованность и законность предыдущих акций РПЛБЖ ОЖД по браковке локомотивов, которая проводилась в прошлом месяце. Так как весь подвижной парк локомотивов и электропоездов, считая и вышедшие из ремонта, не соответствуют требованиям безопасности движения, пожарной безопасности и технике безопасности, то есть весь подвижной состав не может эксплуатироваться. Учитывая это, на позицию про-

куратуры со стороны председателя РПЛБЖ ОЖД было высказано удивление: «Почему акции, при которых полностью должна быть остановлена работа железной дороги, являются законными, а когда работники пытаются защищать свои права, не мешая движению поездов, обслуживаемых не бастующими работниками, – это не вполне законно?»

Ситуация на местах

Моторвагонное депо Санкт-Петербург-Московское

По данным профсоюзной организации, на сегодняшний день работодатель отстранил от работы почти 1/3 работников локомотивных бригад моторвагонного депо Санкт-Петербург-Московское, заявивших об участии в забастовке, поэтому пригородные электропоезда обслуживаются машинистами-инструкторами и работниками, не принявшими участие в забастовке. С учетом того, что в это время часть работников находится в отпусках или болеет, то оставшихся работников вынуждают и уговаривают обслуживать электропоезда с явным нарушением режимов труда и отдыха, что создает угрозу безопасности движения. Но и такая работа по времени имеет объективные границы и долго продолжаться не сможет. Уже к позднему вечеру вчерашнего дня по отправлению с Московского вокзала было отменено «по техническим причинам» четыре (по другим сведениям – шесть) пригородных электропоездов. Ситуация усугубляется непосредственными событиями – в депо кончился запас тормозных колодок и два электропоезда не выданы на линию из ремонта.

К утру прошла пока непроверенная информация о подготовленном работодателем приказе, в соответствии с которым должен быть уволен член РПЛБЖ, хотя формально и не за забастовку. Члены РПЛБЖ перед началом забастовки предупреждали работодателя, что подобные репрессивные действия могут затруднить переговоры и вопрос прекращения или приостановки забастовки.

Ближе к полудню прошла непроверенная информация о том, что пригородные электропоезда на Пупышево будут переданы в моторвагонное депо Санкт-Петербург-Финляндский.

К бастующим членам РПЛБЖ с начала забастовки присоединились другие работники локомотивных бригад. Два члена РПЛБЖ вышли из профсоюза.

Моторвагонное депо Санкт-Петербург-Финляндский

В этом депо первичная организация РПЛБЖ немногочисленная, и в забастовке принимает на сегодняшний день участие 3 члена РПЛБЖ, хотя очень много работников локомотивных бригад этого депо на словах поддерживают забастовку и разделяют позицию бастующих. Делегация работников этого депо ездила к своим бастующим коллегам в моторвагонное депо Санкт-Петербург-Московское с целью узнать ситуацию и решить возможность о поддержке забастовки своими действиями.

Локомотивное депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский

В забастовке принимает участие 1/6 часть работников локомотивных бригад этого депо, членов РПЛБЖ и присоединившихся к ним других работников. Количество бастующих по мере заступления на работу новых работников растет. Трое работников вступили в профсоюз, а один написал заявление о выходе. Настрой у бастующих решительный, не взирая на то, что к полудню сегодняшнего дня из Управления дороги поползли слухи о подготовке приказа об их увольнении. Часть пассажирских поездов, которые должны были отправляться с пассажирскими электровозами была отправлена с грузовыми, не приспособленными для этой работы машинами, которые обслуживали машинисты грузового движения, не имеющие опыта работы с пассажирскими поездами.

При этом, уже к утру сегодняшнего дня стала ощущаться нехватка грузовых локомотивов и трудности с бригадами грузового движения в локомотивном депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский, а к полудню грузовые электровозы закончились. По данным РПЛБЖ на сегодняшний вечер запланирована выдача под почтово-багажные и пассажирские поезда тепловозов. Замена пассажирских электровозов на грузовые создает неимоверные трудности с работой пассажирских бригад депо Бологое и Москва, которые не могут работать на прибывающих грузовых электровозах.

Руководство депо в очередной раз распускает слухи о том, что руководитель РПЛБЖ В.А.Курочкин имеет в Москве квартиру стоимостью 40 миллионов долларов и два автомобиля. По мнению руководства депо председатель РПЛБЖ ОЖД, как и сама организация, куплена на деньги «Запада». Бастующие зафиксировали подобные высказывания и требуют разъяснения от Курочкина и Замятина или сатисфакции.

Когда пресс-релиз был почти готов, из депо поступила информация, что в депо меняется график сменности, в котором работа членов РПЛБЖ на оставшуюся часть месяца не предусматривается. Похоже, что наши работодатели готовятся претворить вариант демократичного Президента Белоруссии, который он применил по отношению к бастовавшим машинистам метрополитена – им выдали волчий билет и отправили работать в сельское хозяйство.

Локомотивное депо Санкт-Петербург-Финляндский

В забастовке принимает участие почти 1/5 часть работников локомотивных бригад этого депо, членов РПЛБЖ и присоединившихся к ним других работников. Грузовые поезда, от обслуживания которых отказались бастующие, обслуживаются оставшимися работниками депо и локомотивными бригадами все того же депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский, в котором помимо нехватки локомотивов уже ощущается нехватка бригад.

Бастующие всю ночь находились в депо, где нет никаких условий, даже предоставить всем бастующим стул или лавку. Напряжение и ожидание бастующих нарастает.

Локомотивное депо Волховстрой

В забастовке фактически принимает участие половина работников локомотивных бригад этого депо, членов РПЛБЖ. Работники локомотивных бригад не являющиеся членами РПЛБЖ, почти в полном составе поддерживают действия членов профсоюза и в знак солидарности бракуют локомотивы депо Волховстрой. Таким образом, с начала забастовки, практически 95% поездов обслуживались работниками локомотивных бригад оборотных депо Лодейное Поле и Тихвин, локомотивного депо Санкт-Петербург-Витебский, хотя работники этих депо также пытались и пытаются выразить солидарность с бастующими, так как хроническое нарушение прав надоело всем работникам. Но не все работники локомотивных бригад (впрочем как и большинство работающих и не работающих граждан России) в настоящее время готовы к защите своих прав.

Бастующих работников, которые также всю ночь находились в депо, представители работодателя постоянно запугивают «увольнением», составляют акты об отказе от работы, хотя работниками написаны уже заявления об отказе от работы на время забастовки.

Локомотивное депо Бабаево (градообразующее предприятие, Вологодская область)

Связь работников депо Бабаево с Президиумом дорожного комитета РПЛБЖ ОЖБ затруднена, и информация передается в очень сжатом виде. Из этой информации следует, что работниками депо полностью не обслуживаются грузовые и частично пассажирские поезда. Работу бастующих выполняют работники других депо, в том числе и командированных из Санкт-Петербурга (предположи-

тельно локомотивного депо Санкт-Петербург-Витебский или Санкт-Петербург-Варшавский).

Органами РПЛБЖ ОЖД были отмечены случаи отказа работников от участия в забастовке под грубым лицемерным нажимом работодателя, который ставит реализацию конституционных прав в зависимость от угрозы увольнения не самого работника, а его родственника, который работает в другом структурном подразделении железной дороги, но не чувствует себя защищенным, состоя в рядах другого профсоюза, называющего себя «традиционным», который на удивление не выразил своей профсоюзной солидарности с бастующими работниками, членами профсоюза, который они называют «альтернативным».

(ТА РПЛБЖ)

8.9.

Предупреждение ТО МЖД РПЛБЖ

Начальнику
Московской железной дороги
И.Л.Паристому

Исполнительный комитет Территориального объединения Московской железной дороги РПЛБЖ предупреждает Вас, что с 00 часов 07.08.1998 на Московской железной дороге начнется акция протеста в виде отказа от работы (забастовка) против нарушения прав работников на предприятиях Московской железной дороги.

06.08.1998
Е.А.КУЛИКОВ,
председатель

(«РПЛБЖ: 12 лет борьбы...», ук.произв., с. 241)

8.10.

Сообщение Пресс-службы ТО МЖД РПЛБЖ

С 00 часов 07.08.1998 на Московской железной дороге началась акция протеста в виде отказа от работы (забастовка), организованная Территориальным объединением РПЛБЖ Московской ж.д. против нарушения прав работников на предприятиях Московской железной дороги.

Акция началась в локомотивном депо Узловая (Тульская область). В 6 часов утра к акции присоединились моторвагонные депо Пушкино и Москва-2-Ярославская.

Акция проводится до момента начала переговоров между ТО МЖД РПЛБЖ и Управлением Московской железной дороги. Ожидается подключение к акции работников других предприятий, где действуют первичные организации РПЛБЖ.

(ТА РПЛБЖ)

8.11.

Решение Пленума

Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ

В связи с принятием Московским городским судом решения о признании забастовки, проведенной 07.08.1998 ТО РПЛБЖ Московской железной дороги незаконной (ст.14 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров»):

- приостановить проведение забастовки;
- в случае применения к работникам, участвующим в забастовке, мер дисциплинарного воздействия, либо изменение плеч обслуживания или изменение объема работы, акция немедленно возобновляется;
- назначить проведение внеочередного съезда Территориального объединения 27.08.1998 с повесткой дня:
 - о подтверждении требований к Московской железной дороге;
 - о проведении забастовки;
 - установить норму представительства на съезд – 2 делегата от профсоюзной организации;

- провести в членских организациях Объединения профсоюзные собрания (конференции) с повесткой дня:
- о подтверждении ранее выдвинутых требований;
- об участии в забастовке;
- выборы делегатов на внеочередной съезд ТО МЖД РПЛБЖ.

13.08.1998, Москва

Председатель ТОЕ. А.КУЛИКОВ

Секретарь ТО С.М.СОЛОМАТИН

Участники Пленума Территориального комитета
Московской железной дороги РПЛБЖ (11 подписей)

(ТА РПЛБЖ)

8.12.

Решение внеочередного съезда Территориального объединения Московской железной дороги РПЛБЖ

Обсудив ситуацию по разрешению коллективного трудового спора, возникшего на Московской железной дороге, съезд пришел к выводу, что не все профсоюзные организации, входящие в Территориальное объединение, полностью завершили прохождение примирительных процедур, предусмотренных Федеральным законом «О порядке разрешения коллективных трудовых споров». Съезд решил:

- забастовку, объявленную организациями, входящими в Территориальное объединение Московской железной дороги Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, приостановить;

- в связи с продолжающимися коллективными трудовыми спорами на предприятиях Московской железной дороги и упорным нежеланием администрации Московской железной дороги и Министерства путей сообщения РФ обсуждать возникшие разногласия, Исполнительному комитету ТО МЖД РПЛБЖ организовать и провести 26.11.1998 с 10 до 12 часов митинг у здания Министерства путей сообщения Российской Федерации.

13.08.1998, Москва

Председатель Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

Е.Куликов, Председатель ТО МЖД РПЛБЖ:
«Признание забастовки незаконной
не ликвидирует конфликт и не решает проблем
железной дороги и ее работников»

Во всем цивилизованном мире взаимодействие сторон трудовых отношений строится на принципах социального партнерства, основой которого являются договорные отношения между государством, объединениями профсоюзов и союзами работодателей. Но, к сожалению, в системе МПС и на Московской железной дороге в частности, все происходит иначе. Все взаимодействие между социальными партнерами четко вписывается в административно-командную систему отношений – один приказывает, другой беспрекословно должен выполнять. И ни в каком случае никакой «самодеятельности», а тем более, вольности в суждениях со стороны подчиненных. Профсоюз для МПС – это всего-навсего структурное подразделение, своего рода социальный отдел, публично называемый «социальным партнером». Роль такого отдела, т.е. «социального партнера», отведена министерством «своему» Роспрофжелу. Наличие другого профсоюза на железнодорожном транспорте, например РПЛБЖ, считается здесь лишним. Как, например, было бы лишним создание двух, а то и трех социальных отделов в МПС. А деятельность РПЛБЖ в министерстве трактуют лишь как раскольническую, направленную только на дробление «монолитных рядов российских железнодорожников». И все попытки РПЛБЖ наладить с работодателем конструктивный диалог, наталкиваются на глухую стену непонимания, подозрительного отношения и предубеждения, граничащие с фобией.

В таких непростых условиях Территориальное объединение РПЛБЖ в течение трех лет пытается установить цивилизованный диалог с администрацией Московской железной дороги. Попытки были различными, но все они не привели к желаемому результату. Наконец, наше терпение лопнуло, и профсоюз решил прибегнуть к крайней

мере – забастовке. Забастовку решено было проводить в два этапа. Первый этап – предупредительная забастовка – был проведен 7 августа и вызвал целую лавину порочащих РПЛБЖ статей в отраслевой и центральной прессе, большая часть из которых, по нашему мнению, носит явно заказной характер. В чем только нас не обвиняют! И что зарплата у нас, как на Западе, и что интересы дороги нас не волнуют, и что, оказывается, основное наше требование – это установить в локомотивах микроволновки, холодильники и кондиционеры! Чего только про нашу забастовку не придумывают... Лишь бы только не вступать с нами в переговоры!

Напрасно господин Троицкий думает, что наша забастовка была приостановлена в соответствии с Определением Московского городского суда. (Да, такое определение было вынесено, но оно касалось только одного депо Москва-Сортировочная, подавшего иск о признании забастовки незаконной, но не всех остальных депо, принимавших участие в забастовке). Исполнительный комитет ТО МЖД РПЛБЖ принял решение о приостановлении забастовки на всей Московской железной дороге и даже в тех организациях, в которых прекращение работы было запланировано на более позднее время, так как целью профсоюза не являлось и не является «дестабилизация и подрыв устоев железнодорожного транспорта», как утверждает зам.начальника дороги А.Троицкий. Мы надеялись на добрую волю и благоразумие руководства Московской железной дороги, но, как видно, менять занятую позицию оно не собирается.

Прошедшие суды признали проведенные забастовки незаконными. Причина – несоблюдение профсоюзом всех процедур, предусмотренных ст.ст. 3–8, 12–16 ФЗ «О порядке разрешения коллективных трудовых споров». Но иного решения мы и не ждали. Других решений ни по нашим забастовкам, ни по забастовкам летчиков, авиадиспетчеров, работников других транспортных профессий, Мосгорсуд еще не выносил.

Состоявшийся 27.08.1998 внеочередной съезд ТО МЖД РПЛБЖ, учитывая опыт проведения забастовки 7

августа, принял решение – организациям, входящим в Объединение, полностью соблюсти необходимые процедуры, предусмотренные законодательством и 28.10.1998 начать проведение второго этапа забастовки.

«Командиры» дороги, как они сами себя называют, делают вид, что они одержали победу над нашими «бессмысленными акциями», но думаю, они глубоко ошибаются. Как было высказано мнение в ходе судебного разбирательства в Московском городском суде судьей В.А.Емышевой, напрасно администрация дороги не желает закончить дело миром и начать переговоры, потом будет поздно. Ведь признание забастовки незаконной не ликвидирует конфликт и не решает проблем железной дороги и работников. В своей статье «Хроника бессмысленной акции», заместитель начальника дороги А.Троицкий рассчитывает на здравый смысл, только не указывает чей, и сетует на то, что нас невозможно убедить, хотя не понятно, в чем убедить. Мы всегда готовы начать конструктивные переговоры с администрацией Московской дороги, но, к сожалению, эта самая администрация наотрез отказывается даже встретиться.

Можно, конечно, нас обливать грязью, рассказывать всякие небылицы. Можно отнять у людей работу, передавать ее другим, стравливая тем самым работников. Но ведь и самому долготу терпению есть предел. Люди ведь все видят и умеют отличать плохое от хорошего. Ваша забота о них им тоже видна, особенно когда их выгоняют на улицу, ликвидируя при этом целые предприятия, оставляя детей без куска хлеба. Заметьте, ведь мы не издаем приказы о сокращении работников и ликвидации предприятий дороги. Производя мероприятия по перераспределению работы и реорганизации предприятий, чиновники Московской железной дороги пытаются вызвать волну недовольства работников, четко указывая на «виновников» происходящего, рассчитывая, что люди сами разберутся с «провокаторами». Не помогает в борьбе с профсоюзом и проведение «родительских» собраний на предприятиях с приглашением жен и детей. Такие методы не новы, они не красят руководителей такого ранга, но на другое они, видимо, не способны.

Работники дороги, коллеги! Поверив сейчас в угрозы начальника, Вы тем самым обрекаете себя на дальнейшее унижение. Как показывает история, безропотность и раболепство до сих пор рабочему человеку ничего хорошего не дали. Вас не защитит «карманный» отраслевой профсоюз, являющийся структурным подразделением администрации. Это можете сделать только Вы сами, создав свой, свободный, профсоюз. Думайте, выбирайте сами.

(«Чугунка», №5, сентябрь 1998 года, с. 2)

8.14.

Отклики прессы на августовскую забастовку РПЛБЖ

8.14.1.

*Н.Иванова, «Безопасность пассажиров
как повод для забастовки»*

С 4 по 11 августа длилась забастовка более тысячи работников локомотивных бригад Октябрьской железной дороги в Санкт-Петербурге. 12-го железнодорожники были вынуждены вернуться к рабочим местам, так как городской суд северной столицы вынес определение о приостановке забастовки. Однако, лидеры местной организации независимого Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников – инициатора стачки – надеются выиграть дело в суде. Очередное слушание по нему еще предстоит.

У забастовщиков нет политических требований, они хотели бы только одного: восстановления и соблюдения в будущем прав на нормальный, вовремя оплачиваемый труд. Как сказал лидер независимого профсоюза Александр Замятин, руководство дороги нарушает сегодня все нормы трудового законодательства. Своевольно нарушаются графики работы локомотивных бригад, не соблюдается режим отдыха, что естественно, не может не сказаться на самочувствии людей, ответственных за безопасную перевозку других. Как и везде, постоянно задерживается зарплата, а по

больничным листам и за отпуска деньги вообще не выплачиваются. Локомотивный парк дороги не просто старый – древний. Зашумленность и загазованность рабочих мест превышают все допустимые пределы, и это, конечно, тоже сказывается на здоровье железнодорожников.

В суд на незаконность забастовки подало иск руководство Октябрьской железной дороги Санкт-Петербурга. Формальный повод – работники депо не предупредили за 30 дней до начала стачки о своих намерениях, как этого требует закон. Бригады не пошли на обострение конфликта и вернулись к рабочим местам, намереваясь продолжать борьбу цивилизованными методами.

Однако активистов, особо «отличившихся» во время стачки, к работе не допускают под разными предлогами.

Среди локомотивщиков идут разговоры об очередном сокращении их штата. Руководство этого не отрицает, говорит, что такие требования исходят от центра. Но именно это, убеждены железнодорожники, ведет к нарушению режима труда и отдыха, к сверхнапряженным графикам работы. Думают ли те, кто добивается экономии фонда заработной платы на дороге любыми способами, о безопасности пассажиров? Перенапряжение, с которым сегодня работают локомотивщики по всей России, неизбежно приведет к массовым авариям. Участившиеся случаи этого в последние годы – недвусмысленное тому подтверждение».

(«Ваше право», №33, 1998 г.)

8.14.2.

С.Храмов, «РПЛБЖ и Верховный Суд
лечат «дубоватых» начальников»

Дело №78-Г98-39. Судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации в составе Председательствующего Лаврентьевой М.Н., судей Соловьева В.А. и Толчеева Н.К. рассмотрела в судебном заседании от 23.11.1998 дело по заявлению государственного

унитарного предприятия Октябрьская железная дорога к Территориальной организации Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников о признании забастовки незаконной по кассационной жалобе указанного профсоюзного объединения на решение судебной коллегии по гражданским делам Санкт-Петербургского городского суда от 21.09.1998...

Проверив материалы дела, изучив доводы кассационной жалобы, судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации находит постановленное по данному спору решение суда подлежащим отмене по следующим основаниям

Удовлетворяя заявление Октябрьской железной дороги, и признавая бессрочную забастовку работников локомотивных бригад, объявленную началом 18-00 часов 04.08.1998 незаконной, суд сослался на то, что она была проведена с нарушением требований п.3 ст.17, п.2 ст.55 Конституции Российской Федерации, п.2 ст.17 закона РФ «О Федеральном железнодорожном транспорте».

При этом суд счел эту забастовку объявленной и проведенной как коллективная форма защиты индивидуальных трудовых прав работников.

В силу п.3 ст.17 Конституции РФ – осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц.

В силу ст.55 Конституции Российской Федерации не должны издаваться Законы, отменяющие или умаляющие права и свободы человека и гражданина...

Действительно, ст.17 Федерального Закона «О Федеральном железнодорожном транспорте» от 25.08.1995, содержит указание о том, что прекращение работы, как средство разрешения коллективных трудовых споров на железных дорогах, не допускается.

По мнению суда, ссылка на «коллективный трудовой спор» в указанном законе позволяет толковать данное понятие в широком смысле, исходя не только из предмета регулирования, но и из субъективного состава.

С этим доводом согласиться нельзя, поскольку в силу ст.2 Федерального Закона «О порядке разрешения кол-

лективных трудовых споров» от 21.11.1995, под коллективным трудовым спором понимаются неурегулированные разногласия между работниками и работодателями по поводу установления и изменения условий труда (включая заработную плату), заключения, изменения и выполнения коллективных договоров, соглашений по вопросам социально-трудовых отношений.

Следует признать ошибочным и высказывания суда о том, что понятие «коллективный трудовой спор», применяемое в иных законах, должно толковаться в широком смысле, исходя из «многосубъективного состава участников спора, независимо от предмета коллективного спора, если в самом законе не имеется к этому ограничений».

Ошибочно суждение суда и в той части, что Федеральный Закон «О порядке разрешения коллективных трудовых споров», исходя из задач и сферы действия, «не носит всеобщего характера».

В силу ч.4 ст.37 Конституции Российской Федерации – признается право на индивидуальные и коллективные трудовые споры с использованием установленных Федеральным Законом способов их разрешения, включая право на забастовку.

Следовательно, судом не учтено, что, реализуя указанный конституционный принцип, законодатель и принял Федеральный Закон «О порядке решения коллективных трудовых споров», введенный в действие со дня его официального опубликования.

В ст.1 указанного закона предусмотрено, что он устанавливает правовые основы, порядок и способы разрешения коллективных споров, а также порядок реализации права на забастовку в Российской Федерации в ходе разрешения коллективного трудового спора.

Не учтено судом и такое важное обстоятельство, как сфера действия данного Федерального Закона. В силу п.2 ст.1 – установленные настоящим законом нормы распространяются на всех работников, работодателей, а также на объединения работников и работодателей и их полномочные органы.

Каких-либо изъятий или исключений для отдельных отраслей экономики и народного хозяйства указанный закон не содержит.

Поскольку именно он определяет порядок и последствия объявления забастовки, как средства разрешения коллективного спора с нарушением установленной процедуры – незаконной, то суд первой инстанции должен был в ходе судебного разбирательства, в зависимости от установленных обстоятельств, руководствоваться этим законом.

Признавая незаконной бессрочную забастовку локомотивных бригад, начавшуюся 18-00 часов 04.08.1998, суд тем самым фактически применил предусмотренное Федеральным Законом «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» последствие для данной забастовки.

Между тем, как следует из мотивированной части решения суда, одним из основных выводов является тот, что в данном случае между работниками и предприятием возник коллективный трудовой спор в связи с коллективной защитой индивидуальных прав работников, который в силу прямого указания п.3 ст.1 Федерального Закона Российской Федерации «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» не является предметом данного Федерального Закона.

И далее суд категорично отмечает, что по этой причине «не имеется оснований для признания данной забастовки незаконной в связи с не соблюдением ответчиком до начала забастовки требований ст.ст.3,18,12-16 указанного закона».

Таким образом, установив отсутствие оснований для признания забастовки незаконной и мотивировав этот вывод, суд, тем не менее, применил закон, который с учетом конкретных обстоятельств, по мнению суда, не подлежал применению.

В силу ст.307 ГПК РСФСР нормы материального права считаются нарушенными или неправильно примененными, если суд применил закон, не подлежащий применению.

В соответствии с п.4 ст.306 ГПК РСФСР указанное обстоятельство является основанием к отмене решения суда в кассационном порядке и передаче дела на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

Доводы суда о том, что проведенная забастовка являлась средством оказания давления на работодателя в лице Октябрьской железной дороги с целью подписать договор с ТО РПЛБЖ на условиях профсоюза, а потому она может быть признана незаконной, следует признать несостоятельными.

Если данная акция имела место, то суду следовало дать ей правовую оценку и указать на нормативный акт, подлежащий применению в данном случае.

Не допустимо произвольное толкование отдельных норм Федерального законодательства, в том числе закона «О Федеральном железнодорожном транспорте» по соображениям целесообразности и значимости разрешаемого спора.

Следует признать ошибочным суждение суда о возможности этого, если даже по своему содержанию закон и не предусматривает ограничений в толковании применяемых понятий.

С учетом приведенных обстоятельств, постановленное по данному делу решение является незаконным, в связи с чем подлежит отмене, а дело направлено на новое судебное рассмотрение в суд первой инстанции...»

Итак, еще капитан Врунгель говаривал: «Всякая селедка – рыба, но не всякая рыба – селедка». Приведенное выше определение Верховного Суда окончательно подтверждает правоту СОЦПРОФ – борьба за возврат долгов по зарплате должна вестись в форме забастовки, которую нельзя признать незаконной, т.к. на нее не распространяются процедуры Закона «О порядке разрешения коллективных трудовых споров» и нельзя притянуть «ведомственные» законы, но за участие в ней нельзя и наказать рабочих, т.к. на них распространяются гарантии, предоставляемые участникам законных забастовок по тому же Закону.

(«Рабочая сила», №1(42), 1999 г.)

9. РПЛБЖ на рубеже XX и XXI веков

9.1.
Внеочередной съезд РПЛБЖ.
01.10.1999, МО, г.Щелково

Сообщение пресс-службы РПЛБЖ

01.10.1999 в г.Щелково Московской области прошел Внеочередной съезд РПЛБЖ.

На съезде были внесены изменения и дополнения в Устав РПЛБЖ в соответствии с требованиями изменившегося за время с последнего съезда РПЛБЖ федерального законодательства.

Также на съезде были переизбраны Исполнительный комитет профсоюза (бывший президиум РК РПЛБЖ) и Ревизионная комиссия профсоюза.

В Исполком вошли: Вепрев Владимир Владимирович – Председатель РПЛБЖ; Куликов Евгений Александрович – зам.председателя РПЛБЖ; Стрелков Александр Константинович – зам.председателя РПЛБЖ; Крючков Сергей Николаевич – зам.председателя РПЛБЖ; Гаврилов Андрей Борисович – зам.председателя РПЛБЖ.

(ТА РПЛБЖ)

9.2.
IV очередной съезд РПЛБЖ.
01–02.03.2001, МО, г.Пушкино

9.2.1.
Очередные задачи РПЛБЖ до 2004 года

1. Добиваться повышения размера оплаты труда (тарифных ставок, размера премий) по отношению к поездной работе при выполнении локомотивными бригадами иных трудовых обязанностей во всех видах движения, таких как: обслуживание локомотивов, следующих без ва-

гонов, ускоренных, сквозных, участковых грузовых поездов, следующих без работы на участке, а также МВПС без пассажиров, когда такая работа определена технологией или распоряжениями должностных лиц, организующих движение поездов.

2. Добиваться повышения оплаты труда локомотивных бригад при следовании пассажиром.

3. Добиваться индексации заработной платы в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением, с возмещением всех долгов по заработной плате, начиная с 1998 года.

4. В условиях, когда ни техническое состояние тягового подвижного состава, ни степень надежности установленных на нем приборов безопасности не могут обеспечить машинистам безопасные, благоприятные и справедливые условия труда, ИК РПЛБЖ считать несвоевременным переход на обслуживание поездов одним машинистом «в одно лицо», удлинение плеч обслуживания и т.д. и т.п. При этом отстаивать такую позицию во всех государственных органах и СМИ.

5. В случае, когда нормативные акты МПС РФ ухудшают условия труда по сравнению с установленными законодательством, поручить ИК РПЛБЖ добиться через Правительство РФ, МПС РФ, Минтруд РФ, Минздрав РФ, в соответствии со ст. 11 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», установления особенностей режимов работы и времени отдыха, условий труда отдельным категориям железнодорожников, работа которых непосредственно связана с движением поездов, федеральными законами и постановлениями Правительства РФ с учетом предложений общероссийских профсоюзов и их объединений.

6. Через проведение аттестации рабочих мест локомотивных бригад по условиям труда добиться установления локомотивным бригадам доплат за вредные условия труда и 36-часовой рабочей недели.

7. Добиваться для работников локомотивных бригад предоставления дополнительных отпусков за выслугу лет, работу в ночные смены согласно Постановления Совета Министров СССР от 12.02.1987 № 194.

8. Для решения основополагающих вопросов, касающихся условий труда, заработной платы и занятости работников локомотивных бригад и работников локомотивных депо – членов РПЛБЖ продолжать добиваться заключения Профессионального Тарифного соглашения.

10. При реформировании железнодорожного транспорта принимать все необходимые меры, с целью недопущения ухудшения положения наемных работников.

Всем первичным, районным, дорожным (территориальным, региональным) организациям РПЛБЖ и их представительным органам обеспечить переговорный процесс с обязательным включением в коллективные договоры на своих уровнях всех положений разработанного типового коллективного договора с вынесением в протокол разногласий нереализованных положений.

9.2.2.

Мы, члены Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, понимая, что у нас общие интересы в отношении занятости, условий труда и заработной платы, понимая, что только совместно мы можем

защищать наше профессиональное и человеческое достоинство, гражданские, социальные и трудовые права, заявляем о единомышлении в понимании стоящих перед нами задач. Мы намерены и дальше защищать права и свободы наших членов всеми конституционными путями и возможностями, укреплять единство и влияние нашего профсоюза, лоббировать интересы работников наемного труда, участвовать в развитии и объединении профсоюзов в наших регионах и в России в целом, проявляя профсоюзную солидарность с ними.

(ТА РПЛБЖ)

9.2.3.

Резолюция по факту грубого нарушения со стороны администрации Московской железной дороги законодательства о труде и профсоюзах в отношении работников и первичной профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Курск Московской железной дороги

IV Съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, заслушав информацию делегации первичной профсоюзной организации депо Курск Московской железной дороги по поводу начатой реструктуризации, ведущей и массового увольнения машинистов и помощников машинистов, выражает убеждение в том, что эти, равно как и другие аналогичные «реформы», проводимые Московской железной дорогой, ничего, кроме роста социальной напряженности в трудовом коллективе и снижения уровня безопасности движения поездов, принести не могут.

Съезд выражает свое резкое неприятие подобных действий работодателя и его представителей и заверяет, что Центральный комитет РПЛБЖ будет принимать все предусмотренные законодательством меры в защиту членов РПЛБЖ, работающих как в локомотивном депо Курск, так и в других депо, трудовые права которых нарушены или будут нарушаться впредь».

(ТА РПЛБЖ)

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

**Возрождение свободного
профдвижения на железнодорожном
транспорте России (1991–2006 гг.)**

Глава вторая

В НОВОЙ СИСТЕМЕ КООРДИНАТ: СВОБОДНЫЕ ПРОФСОЮЗЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ПОСТЕЛЬЦИНСКОЙ РОССИИ

1.

РПЛБЖ: Основные направления развития

1.1.

Е.Куликов, «Демократия или анархия?»

На сегодняшний день одной из актуальных задач продолжает оставаться развитие нашего профсоюза.

Хочется отметить, что благодаря открытости, демократичности в принятии решений, большинство членов профсоюза имеют представление о том, чем занимается руководство организации.

Напомню, что текущая ежедневная работа, а именно: написание обращений в защиту членов профсоюза, помощь председателям первичных профсоюзных организаций и активистам профсоюза в написании обращений в КТС и в суд, участие в судебных заседаниях, отправка корреспонденции, ввиду неукомплектованности секретариата съедает большую часть времени. В то же время, сейчас возникла необходимость заниматься более глобальными проблемами, такими, как процесс заключения

коллективных договоров, решение стратегических вопросов, заключение тарифного соглашения с МПС, улучшение условий труда и т.д.

Надо отметить, что благодаря тому, что на протяжении ряда лет мы успешно защищали права работников, проявили сплоченность при проведении забастовок, с нашим профсоюзом вынуждена считаться администрация депо и более высокое начальство.

Однако, все мы понимаем, что пришли на работу не для вечной борьбы, а для того, чтобы такая борьба привела к предотвращению злоупотреблений нашими правами, и для защиты наших прав не надо было бы обращаться в суд.

Задача профсоюза – добиться, чтобы наши работники получали индексацию заработной платы не в суде, а на предприятии. Кроме этого, все хотят, чтобы избранные Вами профсоюзные лидеры могли реально предотвратить процесс реорганизации в депо, изъятие участков работы, перевод и увольнение членов профсоюза. Чтобы этого достичь, нам прежде всего необходимо показать готовность поддерживать те решения, за которые мы голосуем. Ведь сам по себе председатель профсоюза или члены профкома ничего не решают – все вопросы всегда выносятся на коллективное обсуждение, за исключением решений, принятых в целях реализации ранее согласованных мероприятий.

К сожалению, реальность показывает, что многие члены профсоюзных организаций в составе РПЛБЖ, в том числе их председатели, полагают, что демократия сродни анархии и каждый волен защищать права членов профсоюза раз от раза. За лучшими принципами нашей работы, а именно, демократичность в принятии решений и самостоятельностью организаций в составе РПЛБЖ, многие пожелали увидеть расхлябанность. Так, имеют место случаи, когда решения ИК РПЛБЖ не исполняются частью профсоюзов, а другие, под видом самостоятельности и права на собственное мнение, отказываются бороться за индексацию заработной платы, ожидая, и желая предварительно посмотреть, что же выйдет у соседа. Таким образом, мы все реже наблюдаем те слаженные действия, которыми славился наш профсоюз в эпоху становления.

О негативном влиянии такого опыта и о большей полезности согласованных действий свидетельствует тот факт, что влияния на руководство депо добились лишь несколько организаций. Одна из них – профсоюз локомотивного депо Узловая, который благодаря хорошим организаторским навыкам своего председателя Сергея Бурцева, четкого выполнения принятых на общем собрании решений, а также пониманию членами профсоюза того, что солидарность – одно из наиболее мощных орудий в борьбе с работодателем, добился того, что профсоюз поддерживают работники других отраслей данного региона, а также судебные органы, которые не побоялись вынести прецедентные решения в части исполнения отраслевого тарифного соглашения.

(«Локомотивосоюз», №4 (42), июнь 2001 г.

1.2.

*С.Крючков, Председатель ПК РПЛБЖ
локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская,
«...Ах, этот профсоюз страшнее пистолета»*

27.01.2002 исполняется 10 лет РПЛБЖ. По долгу службы за это время мне пришлось объехать много организаций профсоюза. Пожалуй, самые интересные поездки были в организации, которые находятся в стадии становления. Совсем недавно мы с председателем РПЛБЖ Е.Куликовым побывали в локомотивных депо «Рязань» и «Отрожка».

Организация РПЛБЖ в локомотивном депо «Рязань» небольшая, но боевая. Сложилось так, что у начальника депо Хаустова и председателя профсоюзного комитета РПЛБЖ Сергея Дубко, как мы уже не раз убеждались, совершенно противоположные взгляды на работу железнодорожного транспорта. Ранее я не был знаком с господином Хаустовым. Должен сразу сказать, что ничего нового в его облике я не увидел. Мы приехали в депо к 10 часам, как раз к началу совещания по безопасности. И перед на-

ми предстал типичный руководитель «совкового» типа с яркой внешностью и колоритом «в доску своего мужика».

Обычные совещания по безопасности во время нашего визита длятся часа по 3, 4, а то и больше. Здесь произошло... нечто. Поинтересовавшись, кто, мол, такие..., Хаустов, со свойственным видимо ему колоритом и напускной бравадой (угадывается в нем что-то такое от периферийного парторга) сначала все-таки пообещал вызвать милицию (милиция, ОМОН, дюжие охранники – это уже не оригинально), сделал такой тактический ход, от которого даже мы, выдавшие виды, опешили. Хаустов взял и закрыл совещание, практически не начав его, а народу приказал разойтись. Это же надо было нам своим появлением так вывести из равновесия господина Хаустова, что он решил «наплевать» на безопасность движения.

Впрочем, от народа этот факт не ускользнул, и после нашего визита в РПЛБЖ вступило сразу несколько человек.

А дальше наш путь лежал в Воронеж.

03.12.2001 в локомотивном (моторвагонном) депо Отрожка, (г.Воронеж) создана первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников.

Узнав об этом, администрация депо впала в такое шоковое состояние, что не нашла ничего лучшего, как отказаться принять уведомление о создании организации в депо, наивно полагая, что нет уведомления – и нет организации.

Интересно то, что на Юго-Восточной железной дороге наших первичных профсоюзных организаций пока не было, но о РПЛБЖ там знают не понаслышке. Начальник Юго-Восточной железной дороги М.П.Акулов большой специалист и знаток РПЛБЖ – стоял у самых истоков его создания. В 1992 году 1 марта локомотивное депо «Москва – Киевская», начальник депо М.П.Акулов, приняло активное участие в первой забастовке, организованной РПЛБЖ. В дальнейшем он возглавлял Московско-Курское отделение МЖД, в его составе из 9 локомотивных депо в 5 были наиболее сильные первичные организации

РПЛБЖ. Так что опыт общения богатейший, и мы готовились к встрече с машинистами депо «Отрожка» с нескрываемым интересом. И не напрасно. Прием был «пышным». Как всегда, эскорт из 2-х представителей ведомственной милиции, которые не преминули проверить у нас документы. На назначенное на 14 часов совещание по безопасности движения прибыл сам начальник дороги с многочисленной свитой. Должен сказать, что хозяева заранее побеспокоились, чтобы представители РПЛБЖ в зал не попали, но самое интересное было дальше. За 30 лет работы на транспорте много я видел разных собраний и совещаний, но с такой технологией (век живи, век учись) столкнулся впервые. У входной двери в зал была выставлена охрана, которая не только заботилась о том, чтобы лишние в зал не попали, но и чтобы никто из него на протяжении всего совещания не смог выйти (совещание продолжалось до 17-30). Простите, скажите Вы, а как же?

Наивные, в какое сравнение могут идти какие-то ..., если у входа в зал дожидались (и все же дождались) машинистов представители РПЛБЖ.

Встреча с работниками локомотивного депо «Отрожка» состоялась.

(«Локомотивосоюз», №1 (45), январь 2002 г.)

1.3.

Внеочередной, юбилейный съезд РПЛБЖ
01–03.03.2002, пос. Аксаково МО

Дорогие коллеги, друзья!

Сегодня мы собрались с Вами, чтобы отпраздновать 10-летний юбилей нашего профсоюза.

В 27.01.1992 в здании Моссовета был создан первый на железнодорожном транспорте профсоюз, который ставил своей основной задачей – защиту и представительство интересов своих членов.

За эти десять лет мы вместе с Вами проделали огромную работу. Прежде всего, мы возродили на железной до-

роге настоящий профсоюз, существовавший в России еще до революции, когда машинист мог один достойно содержать большую семью. И мы сделали много для того, чтобы добиться такого же социального положения для ныне работающих машинистов и их помощников.

К сожалению, не все задуманное удалось реализовать, однако, главным своим достижением мы считаем лучшее материальное обеспечение членов нашего профсоюза и убежденность людей в том, что объединенными усилиями мы обязательно будем добиваться новых и новых побед, а побед у нас не мало. Остановлюсь на некоторых:

Особую признательность и благодарность хочу высказать тем, кто ради того, чтобы возродить престиж профессии машиниста в какой-то степени пожертвовал своим спокойствием. Это те самоотверженные люди, кто, защищая свои права и права своих коллег, был лишен премий, доплат, прошел через увольнение. И, несмотря на то, что сейчас эти люди восстановлены в своих правах, их заслуги и участие в нашем общем деле трудно переоценить.

В настоящее время и профкомы РПЛБЖ и лидеры в регионах увидели, что затраченные усилия не пропали даром. В большинстве организаций машинисты и их помощники, состоящие в рядах профсоюза, находятся в более лучших материальных условиях, нежели их коллеги, побоявшиеся стать членами настоящего профсоюза. Здесь я, в первую очередь, вижу значимость работы по заключению коллективных договоров, условия которых помогли нам добиться получать, пусть даже через суд, компенсацию заработной платы ввиду роста потребительских цен, а также за задержку выплат. Процесс заключения коллективных договоров и соглашений по сей день в ряде организаций является болезненным, т.к. существует огромная конкуренция с профсоюзами Роспрофжела. Однако наша солидарность позволила тем организациям, которые проявили упорство, добиться выполнения ряда своих условий. Кроме того, несмотря на то, что в некоторой части условия наших коллективных договоров аналогичны тем, которые заключает Роспрофжел, до сих пор наличие коллективных договоров для вновь создающих-

ся или немногочисленных пока профсоюзов является подтверждением его статуса, т.к. наличие заключенного коллективного договора затрудняет для чиновников МПС признавать впоследствии неугодные профсоюзы не созданными, либо попытки их ликвидировать. Подобные «наезды» в свое время пришлось испытать и РПЛБЖ в целом, однако Ваша работа в регионах помогла противостоять такой атаке и перерегистрировать Устав РПЛБЖ в соответствии с новым законодательством.

Еще раз хочу обратить внимание на необходимость вовлечения в наши ряды новых членов. Увеличение численности профсоюза помогает нам за счет своей деловой репутации не только доказать свою правоту в суде и защитить отдельных наших членов, но и предотвратить те правонарушения, которые, несомненно, допустил бы работодатель, если бы мы не проявляли активности. В этой связи я хочу обратить Ваше особое внимание на необходимость и в дальнейшем проявлять нашу солидарность и укреплять ее. Здесь есть ряд организационных моментов. Как показывает практика, зачастую случается так, что один профсоюз обращается в суд по поводу тех или иных нарушений (той же индексации), а его сосед тихо дремлет или ведет подготовку документов так вяло, что работники, проявившие активность, остаются одиноки в своих абсолютно законных требованиях. Я, конечно, понимаю, что несколько раз получив через суд деньги, некоторые из Вас надеются, что им и в следующий раз также выплатят, либо по доброте душевной закрывают глаза на допущенные работодателями ущемления их прав. Еще раз хочу повторить, что незначительных нарушений для профсоюза быть не может. Наша задача – добиться, чтобы работодатель удовлетворял наши требования без суда, а не пытался продолжать творить беззаконие, надеясь, что часть нарушений ему удастся претворить в жизнь.

Сейчас перед нами стоят в перспективе три главные задачи. Основная – это продолжать укреплять нашу организацию, быть более дисциплинированными и обязательными во имя взаимной поддержки. Кроме того, вы-

текающей отсюда проблемой является защита наших членов при реорганизации железной дороги, чтобы с приходом новых начальников, либо изменения организационно-правовой формы, наши достижения продолжали работать в дальнейшем. Очень вероятно, что после реорганизации по истечению нескольких лет жизнь наконец-то наладится и люди, добивающиеся повышения социального статуса за счет увеличения заработной платы, значительно выиграют по сравнению с теми, кто согласится с сокращением и будет искать другую низкоквалифицированную работу. Ведь многие из нас не умеют торговать, воровать и обманывать людей, т.е. заниматься теми вещами, которые сейчас приносят сиюминутную прибыль. Остается самый простой и законный способ – защитить свое будущее своими усилиями. И, последняя из наиболее насущных задач – не потеряться в свете нового Трудового Кодекса РФ, научиться им пользоваться, также умело и грамотно, как мы это делали все эти годы. Какие бы условия в нем не содержались, а все законы несовершенны, думается, что мы можем научиться защищать себя и с таким законом. В этом мы будем продолжать обмениваться опытом, нас будет поддерживать Центр «Солидарность», который постоянно думает над способами защиты членов профсоюза и обобщает практику применения трудового законодательства профсоюзами в большинстве регионов России. А учитывая, что наш профсоюз продолжает расти, а именно в этом, а не в хороших законах наша главная сила, я не сомневаюсь, что мы не пропадем, а будем уверенно держаться на плаву.

Наш профсоюз объединяет людей знающих и любящих свое дело! Я думаю, что наша вера в необходимость совместных действий для своего же блага поможет нам скорее достичь намеченных целей и принесет уверенность в своих силах, успех и дальнейшее процветание!

С наилучшими пожеланиями

ИК РПЛБЖ

(ТА РПЛБЖ)

1.4.
V съезд РПЛБЖ,
1–3.03.2003, пос. Аксаково, МО

*Обращение участников V съезда РПЛБЖ
к первичным профсоюзным организациям
Российского профессионального союза
локомотивных бригад железнодорожников*

В соответствии с решением Центрального комитета РПЛБЖ с 28.02.2003 по 02.03.2003 было намечено проведение в Москве V Съезда Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников. Основным вопросом повестки дня съезда являлось внесение изменений и дополнений в уставные документы профсоюза. 28.02.2003 начал свою работу Съезд, на который прибыли представители двадцати семи первичных профсоюзных организаций из разных регионов России. Всего 99 делегатов. Полномочия делегатов и легитимность Съезда были подтверждены мандатной комиссией и утверждены Съездом.

Часть руководителей первичных организаций, считающих, что внесение изменений в Устав профсоюза в настоящее время не нужно и продемонстрировавших свою точку зрения на заседаниях Центрального комитета, пытались не допустить созыва Съезда.

Прибыв на Съезд, объединившись в отдельную группировку, эти Ваши представители, к великому сожалению большинства участников Съезда, с самого начала его работы совершали действия, порождающие противостояние между отдельными лицами и делегациями.

Делегаты, о которых мы говорим, представляли первичные организации:

- локомотивного депо Пушкино;
- локомотивного депо Москва-2;
- локомотивного депо Сызрань Куйбышевской железной дороги;

- ДОП «Самаратранспригород»;
- моторовагонного депо Крюково Октябрьской железной дороги;
- Голутвинского филиала локомотивного депо Москва-Сортировочная.

Поняв, что подавляющее большинство участников Съезда не поддерживают их, эти делегаты блокировали работу Съезда, покинув заседание.

Этот демарш, по мнению большинства участников Съезда, являлся заранее спланированной акцией, направленной на блокирование возможности обсуждения и принятия изменений в уставные документы профсоюза.

В результате действий представителей указанных первичных организаций работа Съезда оказалась окончательно сорванной 01.03.2003. Для разрешения сложившейся ситуации экстренно проведенный Пленум Центрального комитета РПЛБЖ принял решение о созыве внеочередного Съезда РПЛБЖ с одним вопросом повестки дня – принятие изменения и дополнений в уставные документы профсоюза. Это мероприятие потребует дополнительных затрат средств профсоюза, формируемых, как известно, из профсоюзных взносов.

Участники Съезда предлагают членам профсоюза, прежде всего – в перечисленных первичных организациях, обратить внимание на соответствие позиции лидеров этих организаций мнению членов профсоюза данных организаций.

Мы полагаем, что подобные действия избранных Вами представителей должны расцениваться как дискредитирующие профсоюз, что создает определенную репутацию и способствует хаосу, губительному для любой организации.

Делегаты
V Съезда РПЛБЖ

(ТА РПЛБЖ)

1.5.
VI съезд РПЛБЖ,
17–18.04.2003, пос. Аксаково МО

Основные направления деятельности Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников в условиях действующего Трудового Кодекса РФ.

Делегаты внеочередного VI съезда РПЛБЖ, обсудив положение, в котором находятся работники железнодорожного транспорта, пришли к выводу, что в настоящее время заработная плата на предприятиях железных дорог России не обеспечивает достойного уровня жизни. Условия труда машинистов, их помощников и других работников железнодорожного транспорта создают прямую угрозу жизни и здоровью работников и не обеспечивают безопасности движения поездов. В условиях проводимой МПС и Правительством РФ реструктуризации железнодорожного транспорта, работникам не гарантируется сохранение рабочих мест, переобучение, последующее трудоустройство. Совершенно очевидно, что престиж железнодорожных профессий резко упал.

Профсоюз считает своим долгом приложить максимум усилий в борьбе за установление достойной заработной платы, приемлемых условий труда, защищать работников от необоснованных увольнений. Вступивший в действие Трудовой Кодекс Российской Федерации изменил правовые условия деятельности профсоюзов. При этом РПЛБЖ считает, что выполнить эти задачи можно только путем создания сильных первичных организаций, увеличения их численности, правового обучения членов профсоюза, налаживания обмена информацией и опытом между профсоюзными организациями, развития правовых служб и инспекций профсоюза, участия в ведении коллективных переговоров с работодателями, укрепления профсоюзной солидарности. Необходимо также участие РПЛБЖ в обсуждении и принятии решений по всем аспектам реформирования отрасли.

Председатель Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

«На железной дороге все спокойно».

*Интервью Евгения Александровича Куликова,
вице-президента КТР, председателя РПЛБЖ Розе Горн,
март 2003 года*

Р.Г. – В детстве, наверное, мяч гоняли, о профсоюзной работе не думали, только потом к ней пришли. Как это случилось?

Е.К. – Действительно, в детстве гонял мяч. Окончил техникум железнодорожного транспорта, и о профсоюзной работе, естественно не мечтал. Но в свое время был секретарем комитета комсомола, все мы, наверное, через это прошли, затем профоргом нашей учебной группы. Первое место моей работы – институт, где я работал электриком. И там меня рекомендовали в секретари комсомольской организации. А серьезная профсоюзная работа, по сути, началась в 1991 году, когда я уже работал машинистом локомотива.

Р.Г. – И как Вы стали заниматься профсоюзной работой? В традиционном профсоюзе? Как возникла идея создания некоего профессионального союза, которого раньше в России не было.

Е.К. – Во-первых, в девяносто первом году в России было очень модно создавать всевозможные демократические организации, в том числе профсоюзы. Так вот, в структуре отраслевого профсоюза я не работал, хотя был его членом до определенной поры. Потом все оттуда вышли и решили создать свой профсоюз.

Р.Г. – Но, наверное, не все вышли – тот, отраслевой профсоюз по-прежнему значительно больше, мощнее...

Е.К. – Что интересно, когда мы только создавались в 1991 году, это было 21 ноября в локомотивном депо Москва-пассажирская-Курская, в наш профсоюз вступил фактически весь цех эксплуатации, 260 человек, единицы остались в отраслевом профсоюзе. Потом, со временем, появились перебежчики, потому что сразу достичь результатов сложно – на это нужно время, силы, и не всем хватает терпения. Но, тем не менее, в тот момент желающих сде-

лать все по-новому было достаточно много. Что касается численности отраслевого профсоюза – да, конечно, он больше. Но ведь туда не вступают, туда записывают. Записывают при поступлении на работу. Председатель профсоюза железнодорожников в своей газете как раз ребром ставит вопрос членства – идет достаточно большой отток из профсоюза, численность падает, авторитет падает.

Р.Г. – Итак, постепенно возникла целая сеть новых организаций. Какие вопросы ставились во главу угла? Трудовые отношения – особенная сфера. Что нужно было машинистам, что нужно сейчас, что нужно помощникам машинистов?

Е.К. – Это извечная проблема, она и тогда была, и сейчас стоит остро. В первую очередь, это заработная плата, ее размеры. Тогда еще, в 1992-1993гг., были проблемы своевременности выплаты заработной платы, и проблемы с отсутствием необходимых продуктов питания, ставились вопросы о содержимом пайка, который нам в дорогу давали, но это было тогда. Техника, на которой мы работаем, оставляет желать лучшего – старая, условий для работы, нормальных человеческих, фактически нет. Это и социальная сфера – жилье для работников, детские сады, даже школы, это и отдых. Вот это сейчас поддерживать, к сожалению, становится все сложнее и сложнее.

Р.Г. – Скажите, а как вообще должна решаться проблема жилья, ведь заработная плата до сих пор недостаточно высока, и многие профорганизации по-прежнему записывают в коллективный договор пункт о том, что работодатель должен помогать работнику решать эту проблему? Что нужно делать, исходя из реалий 2003г. и последующих лет?

Е.К. – Я думаю, что предприятия все-таки должны предоставлять бесплатное жилье работникам. Жилье строится на ту прибыль, которую работники заработали в свое время. Поэтому, возводя какие-то здания для жилья, необходимо резервировать все-таки квартиры для работников. С другой стороны, на железной дороге стало развиваться так называемое ипотечное строительство. Несколько раньше квартиры продавали по себестоимости –

это все-таки намного дешевле, чем на рынке жилья, и в то же время тоже дорого. Мое мнение – что квартиры работникам должно приобретать предприятие – там, где человек работает. А если работнику недостаточно будет – это его право за свои личные деньги, если он их найдет, купить где-либо еще себе квартиру.

Примерно такая же у меня позиция и в отношении детского сада – нормальное, уважающее себя предприятие будет содержать всегда одно, два или три – по необходимости, детских дошкольных учреждения, для того, чтобы у работника, работающего на предприятии, не болела голова о том, где находится его ребенок. Либо платите такую заработную плату, чтобы работник смог найти пансион для детей, нанять няню.

Собственно, подход к жилью такой же – или платите, чтобы я мог купить, или дайте бесплатно.

Р.Г. – На каком сейчас уровне заработная плата у железнодорожников? Насколько мне известно, на тех предприятиях железнодорожного транспорта, где есть организации РПЛБЖ, платят зарплату по закону – то есть два раза в месяц. А есть предприятия, где платят один раз в месяц?

Е.К. – Да, есть еще предприятия, на железной дороге в том числе, где зарплату платят один раз в месяц – и нерегулярно. С небольшими, но задержками. Но, там где есть наши организации РПЛБЖ, там фактически везде два раза, в строго установленные сроки. Но размеры заработной платы несколько варьируются. В Москве заработная плата самая высокая на железной дороге. Машинист – ведущая профессия, она издревле считалась высокооплачиваемой, это показатель. Естественно, у остальных работников она ниже. У машинистов в Москве средняя зарплата за февраль при выработанной норме часов составила 18 тысяч рублей. Средняя зарплата машиниста в городе Пермь при 250 часах выработки – а это примерно на 80 часов выше нормы – составила 12 тысяч рублей.

Р.Г. – Насколько мне известно, проблема сверхурочных на ж/д транспорте стоит сейчас очень серьезно? С чем это связано, как можно этому противостоять?

Е.К. – Связано это с позицией руководителей всех дорог и МПС – экономить на оплате труда. Есть даже такой показатель – экономия фонда оплаты труда. Все это производится за счет работников: предумышленно уменьшается их число. Это уже не новый подход, этот метод давно используется. Был «белорусский» метод на железных дорогах, когда сократили охранников переездов, в результате чего значительно выросла аварийность. Сократили стрелочников, уборщиков, дворников и т.д. И вот этот процесс продолжается – умышленно сокращают работников с целью экономии фонда оплаты труда, хотя работать заставляют так же, как и раньше. От этого страдают все, и, в первую очередь, безопасность, карман и здоровье людей. Бороться с этим достаточно сложно – с момента принятия и вступления в силу нового Трудового Кодекса стало еще сложнее. Если раньше мы просто не давали согласия на увольнение по сокращению, то сейчас мы вынуждены использовать всевозможные коллективные действия. Это, в первую очередь, забастовка, которая может остановить необдуманные действия работодателя. Мы применяем также традиционные методы борьбы – это «работа по правилам», те же письма-жалобы, пикеты. Это все традиционно, но менее эффективно. Самые эффективные способы – работа по правилам и забастовка.

Р.Г. – Приносит ли Вам удовлетворение профсоюзная работа – или все же больше шишек достается?

Е.К. – Иногда приносит. Вот съездил в Пермь, пообщался с коллегами. Создали еще одну профсоюзную организацию. Вот это приятно. Вернулся в столицу – здесь куча писем, куча проблем...

Р.Г. – А с председателем другого железнодорожного профсоюза Вы общаетесь?

Е.К. – Редко. Брат Васильев нас почему-то игнорирует. На наши предложения (и рекомендации МФТ) заключить между нами соглашение о сотрудничестве, мы не получили даже ответа. Похоже, что мы для некоторых – профсоюз даже не второго, а третьего сорта, нас не удостоивают внимания.

Р.Г. – Очень интересно. А политикой Вы занимаетесь?

Е.К. – Наш профсоюз не занимается политикой, хотя вся наша работа – это тоже своего рода политика.

Р.Г. – Хорошо, уточню вопрос: участвуете ли Вы в политических структурах современного российского общества?

Е.К. – Нет, не участвуем. Во-первых, это запрещено Уставом, во-вторых, в профсоюз вступают люди различных политических воззрений. Занимать какую-то определенную позицию всему профсоюзу очень опасно – можно расколоть весь профсоюз, и часть людей его просто покинет. Тем не менее, мы пытаемся проводить какие-то совместные действия и совместную работу с различными партиями – именно с теми партиями, программа и действия которых не противоречат нашему Уставу, как бы используя ресурс этих партий для выполнения своих уставных целей. Мы были бы очень рады, если бы побольше наших представителей оказалось в Государственной Думе, в местных органах самоуправления. Кстати, у нас есть такой опыт, наши представители являются депутатами местных законодательных собраний. Есть и некоторый опыт внесения законодательных предложений...

Р.Г. – А что можно сделать, чтобы сотрудничество между профсоюзами в рамках КТР было теснее? Проводить больше профсоюзных акций? Вносить совместно поправки в законы?

Е.К. – У нас как такового аппарата почти нет, большинство профсоюзников – общественники, председатели организаций, как правило, выступают в нескольких лицах. Так что не хватает времени на все, основной упор делается на решение внутренних проблем. Но, естественно, хотелось бы, чтобы больше было совместных акций, и не только в рамках КТР, но и совместно с другими профсоюзами, которые еще не решились вливаться в какие-то общероссийские объединения.

Р.Г. – На V съезде КТР прозвучали призывы к объединению и созданию Ассоциации свободных профсоюзов. Это реально?

Е.К. – В глобальном масштабе – вряд ли. Думаю, в ближайшие год-два не удастся объединить все свободные

профсоюзы. Хотелось бы, тем не менее, создать структуру большую и мощную, сосредоточиться под одной-двумя крышами. Это мечта – объединить все свободные профсоюзы и идти единым фронтом.

Р.Г. – Вы недавно хотели провести съезд РПЛБЖ, у вас там что-то произошло. Как из этого выходить?

Е.К. – Да, произошел казус, часть организаций покинула съезд, и тем самым блокировала возможность дальнейшего проведения съезда.

Р.Г. – А по какой причине?

Е.К. – Им не захотелось вносить некоторые поправки в Устав нашего профсоюза, хотя большинство профсоюза считает, что они необходимы, – в том числе и потому, что изменилось законодательство. Есть и две проблемы внутри профсоюза – расширять или нет перечень специальностей, представители которых могут входить в наш профсоюз, и как воздействовать на нерадивых председателей профкомов. Пора договориться по этим вопросам.

Р.Г. – И когда же очередная дата проведения съезда?

Е.К. – 17 апреля. С одним вопросом повестки дня «О внесении изменений в Устав».

Актуальные требования РПЛБЖ

– остановить процесс приватизации железных дорог России, сохранить централизованное управление и усилить государственный контроль над перевозочным процессом;

– реально обеспечить демократический контроль, в том числе контроль профсоюзов, за расходованием бюджетных средств и использованием прибыли государственного железнодорожного транспорта;

– усилить финансирование отрасли и установить льготные цены на потребляемые железнодорожным транспортом ресурсы;

– организовать широкое общественное обсуждение целей и последствий реформ».

(«Голос КТР», №2, 10.04.2003, с. 24–29)

1.7.
VII съезд РПЛБЖ,
01–02.03.2004, МО, п. Аксаково

1.7.1.
Информация пресс-центра РПЛБЖ:

«1–2 марта 2004 года состоялся очередной VII Съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников

В работе съезда приняли участие 55 делегатов из 24 первичных и 4 Территориальных организаций РПЛБЖ.

Кроме делегатов, в работе съезда приняли участие: делегация Свободного профсоюза машинистов Украины, Президент Конфедерации труда России (КТР) А.Н.Шепель, председатель Объединения профсоюзов России СОЦПРОФ С.В.Храмов, ведущий научный сотрудник международного института экономики и права, исполнительный директор Профцентра Ю.Н.Миловидов, старший научный сотрудник Института сравнительной политологии Российской Академии наук, кандидат исторических наук В.Г.Рупец и другие. В выступлениях гостей не раз подчеркивалось, что авторитет профсоюза РПЛБЖ все больше крепнет. Сегодня об РПЛБЖ знают во Франции, Бельгии, Германии. Налаживается сотрудничество с профсоюзами этих и других стран.

С отчетом на съезде выступил председатель РПЛБЖ Е.А.Куликов. К чести докладчика вместо скучного чтения его выступление носило яркий живой характер. Делегатам рассказывалось все, что было сделано и не сделано за три года. Не пелись «хвалебные оды», не приукрашивались события. Все как есть.

Отрадно отметить, что впервые за последнее время работе съезда не смогла помешать так называемая «оппозиция» или, как выразились украинские гости, «махновцы». В первый день работы они пытались «поулюлюкать», но, получив «цыц» даже от гостей съезда, сникли, и больше их не было слышно. С анархией в РПЛБЖ покончено. И это значительный плюс за последние три года.

Работа исполнительного комитета за истекший период – три года – признана удовлетворительной.

Съезд избрал новый состав Исполнительного комитета профсоюза. Председателем профсоюза вновь избран Е.А.Куликов. Заместителями председателя избраны С.А.Бурцев, С.Ю.Линев, В.М.Желтяков, И.В.Куликов. Также избрана Контрольно-ревизионная комиссия в составе: С.Н.Крючков – председатель, А.Б.Гаврилов, С.А.Урядов, В.В.Бобков, К.С.Пескин.

Утверждены изменения и дополнения в Устав профсоюза и Положение о Контрольно-ревизионной комиссии. Намечены первоочередные задачи профсоюза».

1.7.2.

Постановление «О правопреемственности имущества советских профсоюзов»

«Учитывая незаконность, с точки зрения равноправия профсоюзов и принципов внутрипрофсоюзной демократии, монопольного захвата Федерацией независимых профсоюзов России (ФНПР) недвижимого имущества советских профсоюзов ВЦСПС, а так же многочисленные факты злоупотребления этим имуществом, 7 съезд РПЛБЖ постановил:

1. Поручить Исполкому и Председателю РПЛБЖ изучать проблему правопреемственности имущества советских профсоюзов. При необходимости вступить в переговоры с руководящими органами ФНПР и соответствующими государственными органами.

2. Председателю РПЛБЖ Е.А.Куликову запросить Председателя ФНПР перечень объектов недвижимости, полученных от ВКП – ВЦСПС, по состоянию на 01.01.1992 г. и 01.03.2004 г.

3. Руководящим и исполнительным органам профсоюза, его территориальным и первичным организациям, проводить в профсоюзном движении России линию на открытое и гласное использование профсоюзного имущества в интересах всех членов профсоюза и их семей».

(ТА РПЛБЖ)

1.7.3.

Об участии РПЛБЖ в подготовке и проведении Всероссийского съезда Рабочих

Заслушав и обсудив информацию исполнительного директора Профцентра Ю.Н.Миловидова об инициативе проведения ВСР, 7 съезд постановил:

1. Поддержать инициативу Профцентра о проведении 10.07.2004 в Москве Всероссийского съезда рабочих, приурочив его к 15-летию массовых шахтерских забастовок летом 1989 года.

2 Предложить Председателю РПЛБЖ Е.А.Куликову войти в состав Оргкомитета съезда.

3. Поручить Исполкому РПЛБЖ обеспечить достойное и равноправное представительство делегатам РПЛБЖ на Всероссийском съезде рабочих.

(ТА РПЛБЖ)

1.8.

«Пермские новости»:

«Неудобный профсоюз хочет жить по закону,
а не по «понятиям»

– Наши пассажиры в опасности! – заявили лидеры территориальной организации Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) из локомотивного депо Пермь-2. – И мы будем бастовать, хотя наше право на забастовки закон ограничивает.

Нам, честно говоря, и не хочется прибегать к такой мере. Но другого выхода мы не видим....

Не на пустом месте возникло у них желание решать проблемы столь радикальным путем. Кстати, сами лидеры – не из кабинетных чиновников, а самые натуральные работники: председатель профкома Виктор Абуткин – машинист электропоезда, Александр Волегов – машинист электровоза, Денис Синоличенко – помощник машиниста тепловоза.

— Я не могу без проводника обеспечить безопасность пассажиров, потому что на участках Пермского отделения Свердловской железной дороги практически нет прямых, высоких и освещенных платформ, — объясняет Виктор Абуткин, — Машинисту из кабины на остановке видно только два — три вагона. В хвосте электрички, может быть, какой-то инвалид не успел забраться в вагон, а двери закрываю, поехал. Раньше за посадкой следили проводники, а теперь их сокращают. Причем, сократить их решили из-за того, что они вступили в наш профсоюз. Мы-то потребовали, чтобы им зарплату платили, как положено, по третьему, а не второму разряду, а их в ответ предупредили: «Не удивляйтесь, если получите уведомления о сокращении»...

Впрочем, требования, которые выдвигает первичная профсоюзная организация РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2 к работодателю, касаются не только проводников. Они состоят из 23 пунктов: по зарплате, охране труда и отношениям между рабочими и администрацией. И вряд ли какие-то из них покажутся чрезмерными. Скажем, можно ли считать несправедливым пункт «включить представителя профсоюзной организации в состав комиссии по заключению коллективного договора»? А как, спрашивается, иначе-то?! Законом ведь это предусмотрено! Но руководство депо, похоже, считает по-другому.

Второй год Абуткин с товарищами ведут борьбу за признание руководством депо созданной ими профсоюзной первички. Казалось бы, какая тут может быть проблема? Профсоюзная деятельность защищена законом. О создании своей профсоюзной организации инициаторы, как они утверждают, поставили в известность руководство депо. Более того — письменно уведомили, о чем сохранился на копии регистрационный номер. Но... Есть учредительные документы, есть справка о том, что первичная организация взята на учет в Москве, где находится головной офис РПЛБЖ. Там профсоюзную организацию, созданную в Перми, признали, а в родном депо делают вид, что ее просто не существует. Не только помещение, а да же место для вывешивания своей информации и нагляд

ной агитации профком новой организации «выбивает» уже второй год.

На предприятии есть другой профком – «традиционного», существующего еще с советских времен, профсоюз работников железнодорожного транспорта. И он, судя по всему, устраивает руководство депо больше. Председателю «старого» профкома Юрию Бажанову нет нужды что-то кому-то доказывать. У него и кабинет имеется, и на всяческие совещания его приглашают. Он и коллективный договор от имени всего трудового коллектива депо согласовывает и скрепляет своей подписью.

А ведь, если по существу, то еще в сентябре 2002-го часть трудового коллектива фактически выразила недоверие возглавляемому им профкому, уйдя в новый профсоюз. Поводом послужило то, что пермские машинисты узнали про опыт свердловских коллег, вытребовавших себе через суд оплачиваемые дополнительные отпуска. Заинтересовались.

– Я был членом этого, старого, профкома, – говорит Виктор Абуткин, – Обратился к профкому с вопросом: а почему нам-то не дают этих отпусков? Выяснилось, что профком даже и не ставил вопрос о том, чтобы пункт о них внесли в колдоговор, хотя отпуска положены нам по правительственному постановлению. Мы поняли, что придется защищать свои права самим.

Словом, учредили первичку РПЛБЖ, шесть человек отправились в суд и выиграли. Потом в депо начали давать такие отпуска всем, кому положено. Соответствующий пункт появился и в колдоговоре.

Все это побудило новых профсоюзных активистов изучить Трудовой кодекс, обзавестись «Консультантом-плюс», чтобы знакомиться с законами и постановлениями, вникнуть во всевозможные нормативные документы, по которым живут железнодорожники. Сейчас они изучают инструкции и приказы, которые применяются в депо, сравнивая их с трудовым законодательством, и нередко обнаруживают, мягко говоря, несоответствия. Увидели, что зарплату им начисляют, не включая в средний заработок оплату некоторых специфических видов работ. Не

всю переработку, которой у локомотивных бригад в принципе-то не должно быть, но есть в больших количествах (из-за этого, говорят, два машиниста скончались на рабочем месте), считают в депо как сверхурочные часы. В общем, пришли к выводу профлидеры – обманывают в депо трудовой народ.

Был такой случай. Направили группу работников в Екатеринбург на полгода учиться, а командировочные заплатили им лишь за два месяца. Когда дошло до разбирательства в комиссии по трудовым спорам, выплатили-таки командировочные – по 12 тысяч каждому.

А нынче машинисты и их помощники были и вовсе сражены: в связи с дополнительным днем в году (високосном!) час их работы... подешевел по сравнению с прошлым. Абсурд? Конечно. Только вот, такова у работодателя методика определения стоимости часа работы!

Мне не удалось выяснить, местное это «творчество», или спущенное сверху. За неделю подготовки этого материала начальник депо Павел Шебанов не нашел времени для представителя газеты, хотя в заранее оговоренный день я приехал в депо. Оказался занят на разборке у начальства. Пообещал позвонить. Не позвонил.

К новым профсоюзным лидерам, видя, что те ставят самые насущные вопросы и при поддержке из Москвы выигрывают суды (а РПЛБЖ не раз для этого присылал своих юристов), потянулся народ. Теперь в списке нового профсоюза в депо значится 89 человек. А в ближайшее время, уверены активисты, будет больше двухсот.

Зато самих лидеров, как и тех, кто за ними пошел, начали «прессовать». Одному намекнули, что, если он вступит в РПЛБЖ, его ребенок не получит место в садике. Других, уже вступивших, стали переводить на вспомогательные нижеоплачиваемые работы. Прошли через это и Абуткин, и Бобков, и Волегов, и Баяндин, и Молокотин, которого даже увольняли из депо, но суд восстановил. Только не всегда в суде им удастся доказать, что на нижеоплачиваемые работы их ставят, чтобы наказать. Формально такой перевод не выглядит наказанием. По должностной инструкции в обязанности, скажем, машиниста

входят и вспомогательные операции. Так что его, сославшись на производственную необходимость, могут послать на так называемый «обогрев» – прогреть локомотивы. Однако когда человека держат на этом самом «обогреве» четыре месяца подряд и платят при этом не средний заработок, и даже не по тарифной ставке машиниста, а по расценкам «обогрева», то любому в депо ясно, что фактически – наказывают.

Правда, нередко повод для подобных действий администрации машинисты как бы дают сами – их ставят на «обогрев» за то или иное нарушение.

Сами же машинисты утверждают, что те порядки, которые десятилетиями складывались на железной дороге, когда она была жесткой полувоенной организацией, легко позволяют начальству «прищучивать» любого работника, проявляющего строптивость.

Инструкции такие, что в любой момент могут найти нарушение с твоей стороны и объявят виноватым.

– Я как-то подсчитал: чтобы проверить электропоезд так, как написано в инструкции, требуется восемь часов, а машинисту отведено на это всего полчаса, – говорит Виктор Степанович.

Один эпизод. В комиссии по трудовым спорам разбирался трудовой спор. Денис Синоличенко, как член этой комиссии, избранный трудовым коллективом, настойчиво просил ведущего заседание заместителя начальника депо Бондаренко показать протокол, который фигурировал в «деле», как доказательство вины работника. «Незачем вам смотреть протокол, давайте голосовать!» – осадил члена комиссии ведущий. Такие вот порядки: ваше дело – руку поднимать, а не рассуждать, кто прав, а кто виноват!

Справедливости ради надо отметить, что, очевидно, многие инструкции и приказы, на которые опирается руководство депо, в самом деле «спущены сверху». Это, однако, совсем не отменяет права профсоюза бороться против подобного «творчества», защищая интересы трудящихся и здравый смысл.

– Мы ведь не требуем чего-то сверхъестественного. Хотим только, чтобы оплата и условия труда в депо были

приведены в соответствие с действующим законодательством. Но у нашей администрации так: когда не хватает аргументов, начинают опираться не на закон, а на понятия, – утверждают Абуткин, Волегов и Синоличенко.

Бернард Шоу как-то заметил: «Люди разумные приспособляются к миру. Неразумные – стараются приспособить мир к себе. Поэтому прогресс зависит от неразумных людей».

(«Пермские новости», 20.02.2004)

1.9.

Интервью председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова
В.Г.Рупецу. 02.06.2004

Валентин Рупец: 27 января сего года исполнилось 12 лет со дня учреждения Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников. И все это время РПЛБЖ пришлось доказывать свое право на существование в тяжелой борьбе против произвола работодателей и их союзников, действуя, фактически, в экстремальных условиях. Но РПЛБЖ не только выжил, но и сумел сохранить то доверие, которое он завоевал у трудящихся-железнодорожников в первой половине 90-х гг. прошлого столетия. Как вы можете объяснить этот феномен? Ведь в специфических условиях пореформенной России, даже куда более мощные профсоюзы понесли под ударами обрушившихся на них испытаний весьма чувствительные потери. К примеру, Федерация независимых профсоюзов России потеряла за годы реформы почти половину своего численного состава, даже если верить оптимистическим экспертным оценкам ее нынешнего руководства. А Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) «усох» за этот же период, по признанию его недавнего лидера А.Васильева, на одну треть своей численности в результате потери примерно половины своих первичек¹.

Евгений Куликов: Этот феномен легко объясним. История профсоюзного движения России последнего десяти-

тилетия показывает, что у нас шансы на выживание имеют либо профсоюзы с достаточно солидной материально-финансовой базой, если они имеют к тому же хорошие номенклатурные связи, либо профсоюзы, жизнеспособность которых обеспечивается доверием и поддержкой, в том числе и финансовой, своих членов. К первой группе профсоюзов относятся традиционные профсоюзы, входящие в ФНПР, руководство которой, в сущности, попросту покупает поддержку рядовых членов, используя доходы от огромной собственности, присвоенной благодаря фактической поддержке со стороны власть предержащих...

В.Р.: Согласно некоторым экспертным оценкам, ФНПР является вторым после государства собственником недвижимого имущества в нашей стране...²

Е.К.: Вот-вот... А ко второй группе относятся альтернативные профсоюзы. Они получили такое название потому, что возникли как альтернатива ВЦСПС и его наследнице – ФНПР, ибо они строят свою деятельность на принципах свободного профдвижения (отсюда, кстати, и их настоящее название – свободные профсоюзы). Опираясь на эти принципы, свободные профсоюзы сумели получить от наемных трудящихся свое право на существование именно самоотверженной и последовательной защитой их насущных интересов. Это доверие и поддержка трудящихся масс, а не толстый кошелек и всякого рода и уровня номенклатурные связи, позволяет свободным профсоюзам держаться на плаву, несмотря на противоправные действия работодателей, которые нередко действуют рука об руку с властями, и зачастую при откровенном пособничестве руководителей традиционных профсоюзов.

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников относит себя к данной второй категории профсоюзов. И мы считаем, что выжили, благодаря правильному изначальному выбору пионеров нашего движения, которые положили в основу всей нашей деятельности принципы свободного профдвижения. Следуя им, мы сумели обеспечить своим членам такое качество защиты их социально-трудовых интересов, что они обеспечили нам столь же качественную поддержку. Опи-

раясь на нее, мы со своими 3000 членами не только живем и развиваемся, но и имеем в трудовых отношениях отрасли, прежде всего и главным образом на предприятиях, влияние, которое, по меньшей мере, не уступает влиянию РОСПРОФЖЕЛа с его двумя млн. членов. Хотя работать нам приходится, как Вы справедливо заметили, в экстремальных условиях, в отличие от того же РОСПРОФЖЕЛа, которому работодатель создает режим наибольшего благоприятствования.

В.Р.: Я думаю, что такое положение вещей не случайно. Оно прямо связано со спецификой Вашей отрасли, которую рыночные преобразования до сих пор обходили стороной. В силу этого в ней полностью сохранилась и прежняя советская система управления трудом со всеми присущими для «развитого социализма» (за исключением разве что ГУЛАГа) методами регулирования трудовых отношений. Вот почему, администрации МПС гораздо легче найти общий язык с руководством РОСПРОФЖЕЛа, нежели с Вами...

Е.К.: Конечно! Ведь они же одной крови. И хотя бы по тому, что до сих пор руководящий состав этого профобъединения весьма насыщен выходцами из железнодорожной администрации, многие из которых состоят в первичках РОСПРОФЖЕЛа. Причем, некоторые из них даже возглавляют его оргструктуры...

В.Р.: Например, А.Васильев, до недавнего времени председатель РОСПРОФЖЕЛ?

Е.К.: Это – широко известный факт. Менее известно же то, что немало представителей администрации, послужив в РОСПРОФЖЕЛе, возвращаются потом на административные должности в МПС. Причем, иногда с повышением, так сказать за ударную работу по проведению линии МПС в профсоюзах, точнее, в особом социальном подразделении Министерства путей сообщения, каковым и сегодня продолжает оставаться РОСПРОФЖЕЛ.

В.Р.: Вот видите! Неудивительно поэтому, что руководители РОСПРОФЖЕЛа с такой ненавистью относятся к забастовкам. Быть может потому, что они просто не в состоянии их провести?

Е.К.: О каких забастовках Вы говорите? Я почти 15 лет в свободном профдвижении. Однако о настоящих забастовках, проведенных руководством РОСПРОФЖЕЛ, не слышал. Ведь они – из ФНПР, т.е. из традиционного профсоюза, действующего по советской, по своей сути, схеме регулирования трудовых отношений. Все, что может ФНПР, так это – вывести своих руководителей и специально подобранных низовых профактивистов на демонстрацию под лозунгом типа «За своевременную выплату зарплаты!». Причем нередко в одной колонне демонстрантов идут и работодатели, и их наемные работники, и даже представители местной власти, а сама такая демонстрация часто становится возможной благодаря организационным усилиям... руководителей тех или иных предприятий или учреждений. Спрашивается: «А не проще было бы руководству тех или иных традиционных профсоюзов, иницилирующих такие «протестные» акции, вызвать «на ковер» своего работодателя, коль скоро он является членом данного профсоюза, и решить ту или иную проблему, так сказать, в рабочем порядке?»

Вы думаете, что простой люд не понимает, кому нужен и что принесет рядовому труженику такой спектакль? Прекрасно понимает! Поэтому его наиболее сознательные и решительные представители идут в свободные профсоюзы, в том числе и в РПЛБЖ, который для них является своим, как по социально-профессиональному составу и менталитету членов, так и по характеру деятельности...

В.Р.: Иначе говоря, для них РПЛБЖ является профсоюзом, вышедшим из народа и служащим интересам народа?

Е.К.: Можно и так сказать... Что же касается остальных наемных работников, то они либо постепенно впадают в апатию и отходят от всякой активной общественной деятельности, живя согласно правилу – «куда кривая заведет», либо – «моя хата – с краю, ничего не знаю», или наоборот, будучи доведенными до отчаяния, приходят в состояние того самого «русского бунта, бессмысленного и беспощадного», о котором так любят говорить наши СМИ.

В.Р.: Вы имеете в виду так называемые голодовки на рабочем месте, которые в последние годы стали весьма популярной формой протестного движения среди определенной части активистов ФНПР?

Е.К.: И их тоже.

В.Р.: И как же РПЛБЖ относится к такого рода действиям?

Е.К.: РПЛБЖ не считает их забастовками, не признает и не поддерживает их.

В.Р.: Почему?

Е.К.: Во-первых, потому, что они несут в себе большую угрозу для здоровья их участников. И уже были случаи, когда после таких акций люди становились инвалидами, даже погибали. Это – варварский метод борьбы, свидетельствующий о незрелости сознания ее участников.

Во-вторых, потому, что применение голодовки, как формы протестного движения, фактически означает признание профсоюзом своей неспособности направить энергию людей в нужное русло, чтобы обеспечить защиту их прав. Иными словами, голодовка на рабочем месте происходит чаще всего тогда, когда профсоюз просто не в состоянии провести забастовку в ее, так сказать, классическом виде.

В.Р.: А как же тогда быть с последней забастовкой авиационных диспетчеров? Ведь они-то умеют проводить забастовки.

Е.К.: Да никак! Так как это – совершенно особый случай, зафиксированный к тому же в весьма специфическом секторе народного хозяйства России с его особыми нормами урегулирования трудовых споров, которые заставляют забастовки на воздушном транспорте. На наш взгляд, такого рода нормативные акты противоправны, ибо они противоречат Конституции РФ. Мы не раз открыто говорили об этом, когда подчеркивали свою солидарность с борьбой ФПАД России. Мы были солидарны с авиадиспетчерами и во время их последней забастовки, несмотря на различия в оценках по формам и методам ведения борьбы против произвола работодателей. Кроме того, нельзя также забывать, что в исполнении ФПАД Рос-

сии эта голодовка фактически проходила как забастовка, т.е., как хорошо организованная и руководимая профсоюзом акция протеста, из которой авиадиспетчеры вышли столь же легко, как и вошли в нее. А у профсоюзов ФНПР голодовки на рабочем месте – это всегда стихийные бунты, которыми, как правило, управляет не профсоюз, а сами голодающие, либо опять-таки стихийно возникший стачком...

В.Р.: Похоже, работодатели на воздушном транспорте быстро уяснили для себя эту разницу, сразу же после начала этой забастовки-голодовки запустив механизм судебного преследования ФПАДР...

Е.К.: Совершенно верно! Ведь работодателю голодовка в духе ФНПР не страшна, если, конечно, он сам случайно не попадет под раздачу. А вот хорошо подготовленная и организованная акция, особенно если она защищена Законом, для него опасна, так как в достаточно короткий срок может поставить его на колени...

В.Р.: Итак, РПЛБЖ выжил благодаря тому, что сумел сохранить верность своему начальному выбору в пользу принципов свободного профдвижения, как основы деятельности профсоюза в рыночном обществе?

Е.К.: Да, это так. С одной лишь оговоркой, что мы не переносили эти принципы на российскую почву механически. Иначе РПЛБЖ либо уже давно прекратил бы свое существование, либо превратился в узко специализированный рабочий клуб для ведения дискуссий среди избранных, так сказать, генералов без армии, далеких от народа «революционеров»-болтунов.

В.Р.: А если поподробнее?

Е.К.: Да ради бога! Дело в том, что нам приходится вести свою профсоюзную работу в одной из самых милитаризованных отраслей народного хозяйства, где работодатели и значительная часть наемных работников, особенно тех, кто объединен в традиционные профсоюзы, все еще находятся в плену прежних советских представлений. Эта неизжитая «совковость» является одной из причин того, что система управления в нашей отрасли во многом остается прежней. А все разговоры о том, что трудовые

отношения на железнодорожном транспорте регулируются новой рыночной системой управления трудом, аналогичной той, что имеется сегодня в промышленно развитых странах Запада, это, извините меня, «туфта», если угодно, «черный пиар», который нужен администрации МПС и лидерам РОСПРОФЖЕЛ, для того, чтобы скрыть свою неспособность работать по-новому. Отсюда, кстати, и та острая недоброжелательность этой «сладкой парочки» к РПЛБЖ, который неоднократно доказывал свое умение защищать интересы своих членов именно рыночными методами, утвердившимися ныне в западных демократиях.

Вот почему борьба за укрепление РПЛБЖ с самого начала его существования была для нас приоритетным направлением деятельности. Без успешной работы в этой сфере мы просто не смогли бы не только противостоять объединенной атаке на нас со стороны администрации МПС и руководства РОСПРОФЖЕЛ, но и добиться тех успехов, которые мы сегодня имеем в деле защиты законных прав и насущных интересов наших членов. Т.е. в исполнении главной для свободного профсоюза функции социальной защиты...

В.Р.: ...в том числе и с помощью политики «социального партнерства»?

Е.К.: Стоп! Давайте сразу же внесем ясность. «Социальным партнерством» в России занимается ФНПР, которое, однако, в ее исполнении правильнее было бы назвать «социальным соглашательством». Потому, что она и ее членские организации, например, тот же РОСПРОФЖЕЛ, фактически просто «ложатся» под работодателя, входя в его положение всякий раз, когда он занимает не только бескомпромиссную, но даже просто жестокую позицию. В отличие от них, мы пытаемся утвердить в трудовых отношениях отрасли «социальный диалог» между равноправными сторонами переговоров, который должен развиваться цивилизованно, т.е. с соблюдением всеми его участниками положений действующего законодательства. Как показывает наш опыт, а также опыт зарубежных свободных профсоюзов, результаты этого «социального

диалога» во многом зависят от соотношения сил в тот или иной момент переговоров, чем сильнее профсоюз, тем больше к его мнению станет прислушиваться работодатель и тем более выгодным для наемных работников будет заключенное между переговорщиками коллективное соглашение или колдоговор на предприятии. Для нас это уже давно является истиной, не требующей доказательств...

В.Р.: Похоже, что само наличие коллективных договоров формализует, т.е., узаконивает де-факто, присутствие заключающих их профсоюзов в трудовых отношениях.

Е.К.: Верно. Для профсоюзов малочисленных и особенно находящихся в процессе становления, оно особенно важно, так как затрудняет чиновникам (в нашем случае администрации МПС) признавать впоследствии неугодные им профсоюзы незаконно созданными, и в таком качестве — ликвидировать их. Подобные «наезды» в свое время пришлось испытать и РПЛБЖ в целом. Однако его энергичная работа в регионах помогла нам противостоять таким атакам.

В.Р.: Неблагоприятные внешние факторы — серьезный аргумент в пользу тех, кто считает установку на первоочередность укрепления профсоюза основополагающим моментом общей концепции его развития. Но для РПЛБЖ сегодня весьма важное значение, вероятно, имеют и внутренние разборки в нем на рубеже XX-XXI веков. Они, в частности, вызвали определенный отток части членов Профсоюза...

Е.К.: Да, было дело... Действительно, с 1998 года в РПЛБЖ уже достаточно явственно проявила себя тенденция к сокращению его численности. Особенно в его Территориальной организации Октябрьской железной дороги. Для устранения негативных последствий данного процесса и результатов действий так называемой «оппозиции» во главе с бывшим Председателем РПЛБЖ В.В.Вепревым мы уже начали претворять в жизнь следующий проект оздоровления нашего Профсоюза. Во-первых, принят ряд мер по совершенствованию структуры управления РПЛБЖ. В том числе и через определенное урезывание са-

мостоятельности председателей первичек, которую кто начал понимать как неограниченное высшими исполнительными органами РПЛБЖ самовластие. Иначе говоря, уставное понятие свобода деятельности первичек постепенно все более стало подменяться анархистским его толкованием в духе известной поговорки – мол, «что хочу, то и ворочу». Ну прямо-таки какая-то «демократия до бесчувствия», как говорил в свое время один из видных русских политиков нашего далекого прошлого!

В.Р.: По-моему, это сказал В.И.Ленин.

Е.К.: Какая разница?! Я ухватился за эту фразу, чтобы еще раз подчеркнуть следующую мысль. В тяжелейших условиях современного этапа борьбы за интересы наемных трудящихся, профсоюзная работа в духе «демократии до бесчувствия», неизбежно и очень скоро может обрушить РПЛБЖ, развалив его на обособленные, не способные на серьезную профсоюзную работу, постоянно конфликтующие друг с другом первички. К великой радости администрации МПС и ее союзников в лице руководства РОСПРОФЖЕЛа, получивших бы наконец-то убедительное доказательство правильности их давнего тезиса, что РПЛБЖ – это сборище «баламутов» и «горлохватов», а не профсоюз, способный реально защитить права своих членов. Чтобы не допустить подобного развития событий, на последнем съезде РПЛБЖ были внесены изменения и дополнения в его Устав, положения которого должны быть для членов, активистов и особенно руководителей нашего профсоюза столь же святы, что и положения Конституции РФ для всех граждан России. Сейчас этот Устав проходит ставшую для нас привычной процедуру «хождения по мукам» по кабинетам Минюста. Во вторых, предприняты шаги по укреплению финансовой базы РПЛБЖ, наполнению нашей профсоюзной кассы, которая к марту 2001 года, когда меня избрали Председателем РПЛБЖ, была пуста.

И, наконец, предпринимаются действия по улучшению образа РПЛБЖ в глазах работодателей. Некоторые горячие головы из рядов нынешней оппозиции новой линии руководства РПЛБЖ поспешили окрестить ее чуть

ли не как капитулянтскую, обвиняя меня в том, что я, якобы, пытаюсь через установление некоего режима «личной власти» превратить наш Профсоюз в некое подобие РОСПРОФЖЕЛа.

Такие бредовые идеи могли родиться только в головах людей, впавших в состояние эмоционального перевозбуждения и совершенно утративших в силу этого представление о том, что такое РПЛБЖ. А ларчик здесь открывается просто! Я и мои единомышленники лишь стремимся, чтобы РПЛБЖ – в своей деятельности, и в своем Уставе – как можно больше соответствовал в глазах наших членов и широкого общественного мнения своей официальной эмблеме – паровоз на фоне голубя мира, идею, которую можно также выразить словами известной песни: «Мы – мирные люди, но наш бронепоезд стоит на запасном пути...».

В.Р.: Ну а можно ли подвести уже сейчас, хотя бы в общих чертах, итоги этого «нового курса»?

Е.К.: Не только можно, но и нужно. Этим мы, кстати, в числе прочего и занимались на очередном съезде РПЛБЖ в марте 2004 года. А сейчас обозначим некоторые из них. Нынешняя политика РПЛБЖ уже привела к тому, что удалось не только остановить тенденцию к сокращению нашего членства, но и повернуть ее в противоположную сторону. Особенно заметно это проявилось в ТО РПЛБЖ Октябрьской железной дороги, где уровень членства за последние годы увеличился почти в два раза. Был отмечен приток новых членов и в ТО РПЛБЖ Московской железной дороги. В основном за счет того, что в 2002-2003 г.г. в нее вступили профсоюзные организации восьми локомотивных депо. Немало новых членов приняли в свои ряды первички РПЛБЖ и остальной части России. Все это позволяет нам констатировать: сегодня мы присутствуем при самом значительном в истории РПЛБЖ росте численности нашего Профсоюза, который ныне крепок, как никогда.

В.Р.: И каков же «портрет» современного Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников?

Е.К.: По своему официальному статусу РПЛБЖ – все российский профсоюз, насчитывающих свыше 3000 членов. Он объединяет в своих рядах 41 первичную организацию и 10 профгрупп. РПЛБЖ имеет также 4 Территориальные организации (ТО). Это – ТО Московской железной дороги, ТО Октябрьской железной дороги, ТО Юго-Восточной железной дороги и ТО Свердловской железной дороги.

Особенностью сегодняшнего РПЛБЖ является то, что его численность образуется из членов регулярно уплачивающих взносы, среди которых значительное число (до половины состава в некоторых первичках) – не представители локомотивных бригад. Это – слесари, проводники поездов, различного рода путейцы и т.п. Все это позволяет говорить, что в настоящее время РПЛБЖ уже фактически превратился во всероссийский профсоюз железнодорожников, хотя формально, так сказать, де-юре он по-прежнему остается профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников. Кстати, факт этого превращения уже зафиксирован в Уставе РПЛБЖ.

Мы будем и впредь продолжать эту линию на расширение перечня железнодорожных профессий в составе нашего Профсоюза. В современных условиях подобный курс представляется нам единственно правильным, особенно, в связи с надвигающейся на нас реформой железнодорожной отрасли. Ведь она ударит по всем наемным работникам железной дороги, а надежно защитить их сможет только свободный профсоюз, каковым и является РПЛБЖ.

Есть также большая вероятность, что эта реформа вызовет массовый отток железнодорожников из РОСПРОФЖЕЛА. И не исключено, что РОСПРОФЖЕЛ, подобно тому мавру, сделавшему свое дело, вынужден будет, даже если формально он и сохранит в том или ином виде свою структуру, фактически уйти с профсоюзной сцены железнодорожной отрасли. Поэтому мы должны быть готовы представлять и защищать интересы всех наемных работников железнодорожного транспорта. В том числе и тех, кто, покинув РОСПРОФЖЕЛ, пожелает сделать это в ря-

дах нашего Профсоюза. Это, конечно же, поставит перед нами определенные проблемы, требующие безотлагательного решения. Например, проблему изменения нашего названия. По этому поводу мы уже сейчас готовы предложить нашим членам целый набор возможных решений. И не нужно по этому поводу драматизировать ситуацию, рвать на себе рубашку, посыпать голову пеплом, утверждая, что будто бы от изменения своего названия РПЛБЖ погибнет. На самом же деле сегодня проблема с возможным изменением названия нашего Профсоюза уже стала технической, ибо речь ныне идет, в сущности, о том, чтобы лишь формально узаконить фактически состоявшееся превращение РПЛБЖ в профессиональный союз железнодорожников. А главное, на что следует обратить самое пристальное внимание, это то, чтобы наш Профсоюз, сменив свое нынешнее название, разумеется, если этого пожелает большинство его членов, также последовательно и умело защищал права наемных трудящихся, как это делал РПЛБЖ на протяжении всего своего существования.

В.Р.: Расширение перечня профессий в составе РПЛБЖ с необходимостью влечет за собой также и расширение сферы деятельности Вашего Профсоюза. Ведь ему предстоит отстаивать, в том числе и на самом высоком уровне, права не только работников локомотивных бригад, но и представителей других железнодорожных профессий. Учитывает ли этот момент руководство РПЛБЖ в совсем «новом курсе»?

Е.К.: Конечно. И делать мы это начали еще в 1993 году на низовом уровне, когда в профсоюзной организации локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская перестали ограничивать прием новых членов одними лишь машинистами и их помощниками. Затем эта практика расширения перечня профессий при приеме новых членов быстро распространилась и на другие наши первички, а вскоре была официально узаконена ТО РПЛБЖ Московской железной дороги через соответствующие положения ее Устава.

Надо сказать, что развитие этого направления в деятельности РПЛБЖ не всегда проходило без трудностей. Однако

эти трудности возникали, как правило, из-за действий администрации, пытавшейся если не расколоть, то уж во всяком случае, постараться ослабить Профсоюз, стремясь противопоставить профессиональные интересы разных его членов. Но мы довольно быстро научились противодействовать и этой разновидности раскольнической политики работодателей, и теперь мы знаем, как можно защитить интересы наемных работников железнодорожной отрасли, не ущемляя законных прав и насущных интересов представителей отдельных профессий. Важно, чтобы эта работа проходила не только в кабинетах и в форме различного рода разъяснительных бесед, с целью снятия различного рода недомолвок и разногласий между членами РПЛБЖ – представителями разных железнодорожных профессий. Она должна осуществляться в процессе конкретной борьбы за общие – и, если возможно, частные цели работников. И, поверьте мне, от этого выиграют не только отдельные члены РПЛБЖ, но и весь наш Профсоюз в целом.

Одним из последних впечатляющих примеров позитивного для всех нас единства в борьбе стала забастовка локомотивного депо Железнодорожная 29.04.2002. Она была проведена с небывало высоким в истории РПЛБЖ уровнем организованности, что позволило нам добиться не только поставленных целей, но и опробовать некоторые новые технологии ведения забастовочной борьбы, которые в будущем могут быть с успехом применены и в других наших протестных действиях.

В.Р.: Каковы другие позитивные результаты «нового курса» руководства РПЛБЖ?

Е.К.: Ощутимые позитивные сдвиги проявились, например, и в том, что касается финансовой дисциплины внутри РПЛБЖ. В результате стала быстро наполняться профсоюзная касса. А это, в свою очередь, позволило нашему бюджету выдержать не только не предусмотренные нами нагрузки на него, вызванные дестабилизирующей деятельностью оппозиции в 2003 году, а также дополнительной финансовой помощью формирующимся организациям РПЛБЖ, но и расходы на разные акции протеста, в том числе и забастовки в защиту интересов наших членов.

Труднее, чем хотелось бы, идут дела с работой по улучшению образа в глазах администрации МПС. Но и здесь уже намечаются некоторые, внушающие оптимизм, подвижки. Особенно, если говорить о работодателях новой волны из руководителей низового уровня, где сегодня уже появились люди, которые смотрят на РПЛБЖ не как на всякого рода «баламутов», а как на ответственный реальный профсоюз, с которым можно и должно вести социальный диалог. Более того, в нашей отрасли ныне уже встречаются руководители предприятий, которые видят в РПЛБЖ не только равноправного участника колдоговорного процесса, но и организацию, способную при определенных условиях оказать существенное влияние на их собственный карьерный рост. Развитие указанной тенденции важно не только для РПЛБЖ. При определенном стечении обстоятельств оно может оказать заметное воздействие на ход реформ железнодорожного транспорта, придав ей более человеческое лицо.

В.Р.: У меня создалось впечатление, что для нынешнего руководства РПЛБЖ укрепление собственного профсоюза не является «вещью в себе». Иными словами, оно не выглядит самоцелью, а, похоже, рассматривается как средство, которое позволяет ему более эффективно участвовать, разумеется, в рамках своей профессиональной компетенции в решении более масштабных проблем.

Е.К.: Такая взаимосвязь всегда присутствовала в поведении руководства РПЛБЖ. Отличия заключались лишь в том, насколько высокими были при этом практическая отдача или эффективность данного участия. И здесь всегда большую роль играло состояние дел в самом РПЛБЖ: в период шатаний или разброда эта эффективность резко снижалась, и, наоборот, заметно возрастала тогда, когда наш Профсоюз пребывал в хорошем рабочем состоянии. Вот почему в нашем последнем Уставе появились новые положения, позволяющие повысить управляемость Профсоюза, чтобы в современной социально осложнившейся принятием нового Трудового кодекса обстановке РПЛБЖ функционировал бы как хорошо сложенный механизм. Добившись этого, мы сумеем удержать наш

профсоюзный корабль на плаву при любых реформах, через которые, конечно же, предстоит пройти России. И даже тогда, когда РПЛБЖ придется встретить очередной «нажим», так сказать, в гордом одиночестве.

В.Р.: А как же тогда насчет того, что «один в поле не воин»?

Е.К.: Это зависит от того, каков воин и с кем он воюет. И если отвечать Вам в том же духе, то можно вспомнить и то, что в России одной из наиболее популярных игрушек является небезызвестный Ванька-встанька, которого, как вы знаете, в принципе повалить нельзя. Придавить чем-нибудь тяжелым – это можно, а вот повалить нельзя!

Так вот и выходит, что в борьбе против различного рода ударов судьбы РПЛБЖ проявляет себя именно, как эта игрушка. В ходе нее он устоял там, где другие уже вряд ли бы поднялись.

Но а если отвечать на вопрос серьезно, то наш Профсоюз, по большому счету, никогда не оставался «в гордом одиночестве». Потому что он является реальным профсоюзом, пользующимся симпатиями и, что важнее, поддержкой не только своих членов, но и гораздо большего числа железнодорожников. Вот это и не позволяет некоторым на полную катушку использовать так называемый административный ресурс, чтобы стереть РПЛБЖ с лица земли.

Кроме того, не забывайте, что РПЛБЖ – это составная часть свободного профсоюзного движения. И в своей борьбе мы всегда ощущали на своем плече его дружескую руку, неоднократно пользовались его солидарностью, в том числе и со стороны международного сообщества свободных профсоюзов. Это также позволяло нам удерживаться на ногах, так сказать, хорошо держать удар, если пользоваться спортивной терминологией, со стороны наших недоброжелателей и врагов.

В определенной мере это стало возможным и благодаря тому, что РПЛБЖ всегда активно участвовал в разного рода объединительных проектах, которые имели место в свободной профдвижении России. Не говоря уже о наших солидарных действиях с борьбой свободных профсо-

юзов, которые мы предпринимали и самостоятельно, и совместно с другими. Мы будем продолжать эту линию на развитие солидарности и укрепления единства свободных профсоюзов.

В.Р.: А нельзя ли развернуть Вашу позицию по данному вопросу?

Е.К.: Ну что же, попробую... Сегодня в РПЛБЖ имеется четкое разделение направлений работы в области профсоюзного единства. Основное понятие – это развитие сотрудничества между свободными профсоюзами с целью объединения их под одной, в крайнем случае, двумя профсоюзными крышами...

В.Р.: На Западе это называют борьбой за организованное единство. Но там, впрочем, как и в России, признают и право на существование других форм борьбы за профсоюзное единство. Например, в форме работы за повышение уровня организованности наемных работников через их вовлечение в профсоюзы. И особенно, в такой его форме, как единство действий профсоюзов за конкретные права трудящихся.

Е.К.: РПЛБЖ не только согласен с такой постановкой вопроса. Он уже давно положил ее в основу своей деятельности в области профсоюзного единства. Но будем реалистами. В России процесс юнионизации, как говорят американцы, или привлечение в профсоюзы новых членов, идет медленно и неровно. Причем нередко вспять. Что же до сотрудничества между свободными профсоюзами, то мы за него всегда голосовали обеими руками, а если было нужно, то и ногами. Но что же мы видим сегодня? В нашей стране это единство действий до сих пор носит эпизодический характер и, чего там греха таить, далеко не всегда оправдывает возлагающиеся на него надежды. А уж между традиционными и свободными профсоюзами оно, на практике, не только фактически отсутствует, но не редко превращается, обычно на уровне руководства, в настоящую войну.

В.Р.: Да уж! Достаточно посмотреть, к примеру, как «дружит» с С.В.Храмовым М.В.Шмаков: он просто готов задушить Председателя СОЦПРОФа в своих объятиях...

Е.К.: Вот-вот! Впрочем, отношение руководства РОСПРОФЖЕЛа к РПЛБЖ столь же «дружеское». Поэтому мы и говорим, что сегодня с традиционными профсоюзами просто невозможно договориться, в том числе и о каких-либо совместных действиях. Наш опыт объединительной деятельности убеждает, что в современной России приоритетным, если не сказать единственным ее направлением, должна быть борьба за организационное объединение всех свободных профсоюзов. Причем, для этого сейчас нет смысла создавать какие-то новые профсоюзные структуры в дополнение к уже существующим. Такое поведение в корне неправильно, ибо его результатом может быть только новый раскол профсоюзного движения.

В.Р.: И кто же может быть базовой ячейкой для такой консолидации сил свободных профсоюзов?

Е.К.: Конфедерация труда России. За восемь лет своего существования она оказалась работоспособной структурой, сумевшей утвердить собственный «имидж», найти свое место в профсоюзном движении России и добиться признания со стороны Международной конфедерации свободных профсоюзов, членом которой она является с 2002 года. Вот почему мы намерены, во всяком случае в ближайшем будущем, строить свою политику профсоюзного единства на тезисе первоочередного укрепления КТР с тем, чтобы в дальнейшем сделать ее движущей силой объединительного процесса в свободном профсоюзном движении России.

Теперь о сотрудничестве с зарубежными профсоюзами. В апреле 2002 года Исполком Международной Федерации транспортников принял РПЛБЖ в МФТ. Для того, чтобы окончательно формализовать этот вердикт, он предложил нам выработать совместную с РОСПРОФЖЕЛом, также кандидатом на вступление в МФТ, общую позицию по данному вопросу. Мы сразу же подготовили и отправили А.Васильеву соответствующее письмо...

В.Р.: И что же?

Е.К.: До сих пор ждем ответа...

В.Р.: Просто ждете и все?

Е.К.: Нет, конечно. Мы решили примкнуть к МФТ, так сказать, де-факто, т.е. приняв участие в ее конкретной работе, например, в борьбе против приватизации железных дорог. И пока «брат» Васильев – а теперь и его наследник на посту Председателя РОСПРОФЖЕЛ, думает свою думу, мы начали пытаться «прорубить окно в Европу» сами. Разумеется, не нарушая нашу договоренность с МФТ и не ограничиваясь одним лишь участием в проводимых ею акциях.

В.Р.: Поясните, пожалуйста!

Е.К.: Нет проблем. Мы выступили с инициативой по созданию объединения свободных профсоюзов железнодорожного транспорта стран – членов СНГ. С этой целью в декабре прошлого года делегация РПЛБЖ посетила г.Киев по приглашению свободного профсоюза машинистов Украины, где мы обсудили, в числе прочего, и различные аспекты вышеназванного проекта. Разговор получился весьма конструктивным, и он был продолжен на последнем VII съезде РПЛБЖ, на котором присутствовала делегация СПМУ во главе с Семеном Кариковым. Теперь мы планируем провести подобного рода переговоры с нашими коллегами из Белоруссии и Казахстана. Далее, если процесс пойдет, начнем контактировать с железнодорожниками стран Балтии. В случае удачи в реализации намеченного плана может возникнуть новое специализированное международное объединение железнодорожников, которому не нужно было бы согласовывать свои действия с руководителями национальных отраслевых объединений традиционных профсоюзов, и которое сможет самостоятельно и довольно быстро войти сначала в европейское, а затем и в международное железнодорожное профсоюзное сообщество.

В.Р.: Ну что же попытка – не пытка! Чем черт не шутит, когда Бог спит!

Е.К.: Точно! Но шевелиться надо в любом случае. Ведь под лежащий камень вода, как известно, не течет!

В.Р.: История РПЛБЖ показывает, что выход за рамки узкопрофессиональной деятельности всегда осуществлялся в форме активного присутствия Профсоюза

в новых для него сферах общественной жизни. Например, в «большой политике». С «новым курсом» будет то же самое или Вы дадите другие ответы на ставшие уже традиционными вопросы: Нужно ли профсоюзу заниматься политикой? А если нужно, то какой и каким образом?

Е.К.: Сложный вопрос... Наш опыт убедил нас, что профсоюзу очень опасно отождествлять себя с какой-либо конкретной партией или политическим движением. Хотя бы потому, что его членами являются граждане с самыми разными идейными убеждениями, политическими взглядами и ориентациями, а также религиозными воззрениями. Мы также считаем опасным либо, если угодно, утопическим стремление некоторых профлидеров объединить в рамках одной партии разные профсоюзы. Пусть даже если это будет некая «профсоюзная» партия или какая-то партия труда. Именно поэтому мы отказались участвовать в учреждении Российской партии Труда. К тому же, мы полагали, что такого рода действия могут привести к очередному расколу свободного профдвижения, на этот раз по политическим проблемам. Так, кстати, и произошло: свободное профсоюзное движение пошло на последние парламентские выборы – да и вышло из них еще более расколотым, чем до начала избирательной компании 2003 года.

В.Р.: Стало быть, свою «профсоюзную» партию создавать не следует, ибо это – утопия, да к тому же грозящая свободному профдвижению очередным расколом, а поддерживать какую-то конкретную политическую силу Профсоюзу тоже не стоит из-за угрозы внутреннего раскола. Словом: «Куда не кинь – везде клин!» Но в таком случае, как же свободные профсоюзы могут заставить услышать свой голос в «большой политике»?

Е.К.: Только через проведение своих кандидатов в Государственную Думу по одномандатным округам. При чем подбор этих кандидатов, также как и их проталкивание в Думу, должно быть общим делом всех заинтересованных свободных профсоюзов. В остальном же, членам и руководителям наших профсоюзов следует предостав-

лять свободу в выборе своего кандидата в депутаты. С единственной оговоркой: этот кандидат, если им окажется член или, особенно, руководитель профсоюза не должен идти на выборы под аббревиатурой своего профсоюза или выступать от его имени.

В.Р.: В сегодняшней России это реально?

Е.К.: Да, хотя и очень сложно. И главное здесь не только, и даже не столько в отсутствии мощного финансового обеспечения такого рода проекта, а в расколе профсоюзного движения России. Без его преодоления профсоюзы и в политике рискуют по-прежнему быть мальчиками для битья, либо тягловой лошадкой для тех или иных рвущихся к власти политических сил.

В.Р.: Альтернативное (или свободное) профсоюзное движение в России уже прошло ту стадию, когда профсоюзное ремесло было для его лидеров если не хобби, то уж во всяком случае – одной из разновидностей общественной работы, которой вполне можно заниматься в свободное от основной работы время. Сегодня практически все лидеры свободных профсоюзов признают, что профсоюзной работой сегодня можно успешно заниматься только тогда, когда она становится для ее представителей профессией. И даже, как выразился однажды Александр Шепель, Президент КТР, «образом жизни». Причем, такой профессией, которую вполне можно было бы отнести, на наш взгляд, к разряду особо опасных.

Понятно, что для того, чтобы заниматься таким «ремеслом» и стойко переносить неудобства этого профсоюзного «образа жизни», лидеры свободных профсоюзов должны иметь серьезную, так сказать, «глубинную» мотивацию или, если хотите, мечту. Какова же Ваша личная мотивация – мечта, ради реализации которой, Вы, без малого 15 лет участвуете в свободном профдвижении, где с 1991 по 2001 г.г. прошли путь от одного из учредителей РПЛБЖ до его Председателя?

Е.К.: Мне хочется дожить до того счастливого дня, когда на железнодорожном транспорте будет настоящий мощный и влиятельный свободный профсоюз, адекватно

выражающий и эффективно защищающий интересы всех наемных работников «железки»! И не столь уж важно, если он не будет называться РПЛБЖ. Достаточно и того, если он станет прямым наследником всех наших сегодняшних здоровых традиций и прежде всего – преданности рабочему делу и умению самоотверженно и профессионально защищать права своих членов.

Этот профсоюз – назовем его обновленный и возмужавший РПЛБЖ – превзойдет сегодняшний РОСПРОФЖЕЛ по численности, низведя эту ФНПРОВскую структуру до уровня второстепенной профсоюзной организации даже по внешним, чисто формальным показателям. Может быть тогда имеющиеся в РОСПРОФЖЕЛе здоровые силы наконец-то начнут капитальный ремонт и даже перестройку своего собственного профсоюзного дома. И тогда мы сообщаем или даже в рамках объединенного свободного железнодорожного профцентра окончательно и бесповоротно трансформируем в нашей отрасли существующие трудовые отношения. Причем сделаем это таким образом, чтобы их регулирование происходило на принципах социального диалога...

В.Р.: Но это уже будет, как говорится, совсем другая история...

Е.К.: Верно, но, надеюсь, написанная нашими чернилами».

Примечания:

1. «Солидарность», №10(401), март 2003г.

2. *Миловидов Ю.*, «Почему наши профсоюзы беззубые, беспомощные и ручные» – «Независимая газета», 28.04.1998;

Его же: «Шмаковский тупик или олигархи от профсоюзов» – «Рабочая сила», август-сентябрь 1999.

(Рупец Валентин, Львов Олег,
«Профсоюзный калейдоскоп. К 100-летию профсоюзов в России.
(Из истории профсоюзного движения пореформенной России.
Конец 80-х годов XX – начало XXI веков»). –
М., «Воскресенье», 2005, с. 396–412)

1.10.

Внеочередной съезд Российского профсоюза
локомотивных бригад железнодорожников.

Москва, 27.09.2004

(Примечания)

1.10.1.

Информация пресс-службы РПЛБЖ о съезде

27.09.2004 в Москве прошел Внеочередной съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, участие в котором приняли 26 делегатов. Среди гостей, присутствовавших на Съезде, были, в частности, Президент Конфедерации труда России А.Шепель, председатель СОЦПРОФа С.Храмов, генсекретарь ЦК Демократической партии России В.Подопригора.

В повестке дня стояло 4 вопроса. Первый – внесение изменений и дополнений в Устав РПЛБЖ. Минюст четырежды уже отказывал профсоюзу в регистрации Устава, ссылаясь каждый раз на вновь обнаруживаемые неточности. Участники Съезда, ознакомившись и обсудив предлагаемые к внесению в Устав изменения и дополнения, в целом, приняли их единогласно. Вторым в повестке дня стоял вопрос об игнорировании трудового законодательства, прав работников и профсоюза в ОАО РЖД. Заслушав информацию о положении первичных организаций РПЛБЖ, о фактах нарушения на предприятиях отрасли прав работников на труд, здравоохранение, прав работников на объединение, ведение переговоров, Съезд единогласно принял Резолюцию «О недопустимости нарушений прав работников и дискриминации за членство в профсоюзе РПЛБЖ в ОАО РЖД», в которой, приведя конкретные факты таких нарушений, констатировал, что руководство отрасли, в лице Президента, Совета директоров, руководителей филиалов, депо и т. д., не обеспечивает в подведомственных им предприятиях компании, соблюдение российского законодательства и международных правовых норм.

Съезд одобрил предложение председателя первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2 А. Волегова обратиться через СМИ к Президенту РФ, в МОТ с открытым письмом, в котором, изложив все допущенные в компании факты нарушений Трудового кодекса РФ, российского законодательства и международных правовых норм, потребовать принятия мер по предупреждению социальных конфликтов в ОАО РЖД.

Учитывая то, что прошедшая 22 сентября акция протеста — голодовка не дала действенных результатов, Съезд принял решение о проведении Всероссийской забастовки. Большинством голосов избран забастовочный комитет из 5 человек, которому поручено определить дату и форму забастовки.

Оживленное обсуждение вызвал вопрос о Генеральном коллективном договоре ОАО РЖД, заключение коллективных договоров в филиалах компании. Съезд, обсудив проект Генерального колдоговора ОАО РЖД, отметил содержащиеся в нем грубые противоречия, нарушения прав работников на объединения. Так, в Генеральном колдоговоре уже заведомо отдан приоритет РОСПРОФЖЕЛу, как единственному профсоюзу, которому разрешено работать в компании. В связи с этим, а также учитывая готовящиеся к подписанию колдоговора в филиалах компании, в участии обсуждения и принятия которых РПЛБЖ отказано, Съезд выступил с инициативой провести ревизию численности РОСПРОФЖЕЛа, при этом подтверждение членства в нем должно быть произведено не согласно количеству человек, платящих взносы, а исходя из числа заявлений о вступлении в данный профсоюз. После обсуждения нескольких вопросов, внесенных в пункт разное, Съезд завершил свою работу.

Пресс-служба РПЛБЖ

(ТА РПЛБЖ)

Дорогие коллеги, гости съезда!

Пять дней тому назад мы впервые в своей истории провели нестандартную акцию протеста против систематического нарушения администрацией ОАО «Российские железные дороги» наших конституционных прав. Вообще-то она была назначена на 7 сентября, но в связи с известными событиями в Беслане мы перенесли ее на 22 число того же месяца.

Почему мы все-таки решились на такой несвойственный для нас метод социального протеста и давления на железнодорожную администрацию? Да потому, что поведение наших работодателей в трудовых отношениях в отрасли все более явно приобретает характер настоящего правового беспредела, особенно в отношении железнодорожников – членов РПЛБЖ.

В качестве иллюстрации к сказанному приведу несколько конкретных примеров из нашего реального трудового бытия. Я думаю, что для всех вас не секрет, что во вновь созданной компании ОАО «Российские железные дороги», ее руководство в лице Президента, Совета и далее по структуре: филиалы, отделения, депо, – почему-то не привыкли работать, во-первых, по ими же установленным правилам и, во-вторых, не привыкли работать по российскому законодательству. В связи с чем в настоящее время мы сталкиваемся с повсеместными грубыми нарушениями таких элементарных вещей, как право работников на отдых (это право закреплено в Конституции РФ), право работников на достойную и своевременную оплату труда, право работников на объединение, в том числе и в профессиональные союзы, по своему выбору выбирать общественные организации, создавать их, вступать в них, и право работников на ведение переговоров с работодателем по улучшению социально-экономических условий. Т.е. это в общей сложности тот пакет наших нарушенных прав, о которых мы говорили 22 числа, о которых мы будем говорить и дальше.

Необходимо расшифровать, что имеется в виду под нарушением, скажем, того же права работников на отдых в первую очередь. Существовал ранее у нас министерский приказ 8-ЦЗ. Сейчас он носит другой номер – 7, который не только не меняет суть, но даже в чем-то ужесточает положение того же работника, а где-то нет. В частности, в вопросах предоставления работнику отдыха, этот приказ достаточно жесткий, переработка, которая в принципе запрещается Трудовым кодексом, когда речь идет о движении поездов, особенно на железнодорожном транспорте, Приказом допускается, если речь идет о каких-то часах, при одном условии – с согласия работников. Что же мы видим на самом деле. Сейчас, практически постоянно идет достаточно большая переработка ежемесячно.

Порой, дело доходит до абсурда: до 260-270 часов в месяц идет выработка у работников локомотивных бригад. Причем, оплата труда производится, исходя из нормы. Есть депо, в том числе и на Московской железной дороге, которые имеют прямое отношение к центральной дирекции. Это – депо Куровская, где оплата труда машинистов и помощников производится, исходя из нормы часов: в месяц положено 170 часов, – 170 часов закрывают, как положено, а остальные 80 часов идут в форме доплаты или всевозможной материальной помощи. Т.е. переработка полностью скрывается, во-вторых, работники получают ее не в полной мере и, в-третьих, что самое страшное и обидное для нас, эти люди не в состоянии полностью восстановить свое здоровье. Страдают и семьи, от которых их отрывают. Вот и представьте себе: бригада ведет локомотив, а мысли машиниста сосредоточены не на ведении поезда, а на том, как бы после работы успеть сделать запущенные домашние дела. Я думаю, что из такого машиниста не получится ответственного за порученное ему дело работника.

Не следует также забывать, что к таким условиям труда, заставляющим людей исполнять свои профессиональные обязанности со все возрастающей перегрузкой, добавляется утвердившаяся в МПС практика не предоставлять работникам выходные дни по несколько недель подряд. И

это еще не все: нередки случаи, когда не предоставляются ежегодные отпуска. Об этом свидетельствует факт надвигающегося вала задолженности по предоставлению отпусков. В результате, имеются уже случаи, когда отпуска не предоставляются по 2-3 года.

Налицо, таким образом, явное нарушение права работника на отдых. Ясно, что мы не должны допускать, чтобы заметно возросшая в последние годы на работника нагрузка, не компенсировалась принятием дополнительных мер, которые позволили бы ему полностью восстановить свое здоровье на уровне, необходимом для качественного исполнения своих профессиональных обязанностей.

Теперь о зарплате. Ныне зарплата машиниста в Москве в среднем около 21000 рублей. Это много или мало? Я думаю, что мало. Во-первых потому, что Москва – третий по дороговизне город в мире. А в США, например, минимальная зарплата не ниже 1000 долларов в месяц. Недавно немецкие профсоюзы проводили акцию за повышение минимального уровня оплаты труда до 7,5 ЕВРО в час. Вот и считайте. Вся Европа стремится к улучшению качества жизни. А мы, в России, движемся в обратном направлении.

Особенно следует выделить вопрос о конституционных гарантиях профсоюзной деятельности и, прежде всего, права работников на создание собственных объединений. Мы уже успели привыкнуть, что в отношении нас оно практически никогда не соблюдалось. Но в последнее время речь уже идет о таких нарушениях, которые можно было бы назвать массированным накатом на наш профсоюз. Сейчас по нам катится каток, который используют при строительстве дорог. Особенно это чувствуют на себе вновь созданные организации и дальние регионы.

Примеры? Пожалуйста.

Сегодня в нашем зале отсутствует делегат – представитель Свердловского региона. Хотите знать, почему? Да потому, что тамошнее железнодорожное начальство его просто не отпустило. Он написал заявление, в котором просил предоставить ему 3-х дневный отпуск за свой счет. А начальник депо ему сказал: «Я тебя не отпускаю, можешь обращаться в прокуратуру, подавать в суд. Но в

Москву ты у меня не поедешь. Потому что если я тебя отпущу, завтра меня снимут». Или другой пример. Мы приехали в депо Куровская, где недавно создали свою организацию. Так вот, оттуда меня с Мухиным практически выгоняли с помощью ОМОНа. Это – позор, в 2004 году, практически в Москве, так себя вести.

Таким образом, сегодня, как и в начале 90-х годов прошлого века, фактически, нам препятствуют создавать наши первичные профсоюзные организации. Удивительно, но факт, как только работники создают первички РПЛБЖ, то администрация сразу же начинает находить у них всякого рода мелкие нарушения. При этом говорят: «Если ты уходишь из РПЛБЖ, эти прегрешения мы сразу же забываем, а нет – будем принимать соответствующие меры». В результате таких действий люди уходят от нас. В той же Куровской, в момент учреждения первички было 8 человек, к концу недели стало 18, а теперь осталось, по моему, 2 человека. И все это за одну неделю.

Есть и немало других подобных примеров, когда наших людей просто подставляли, как это было с недавно уволенными ревизорами. Возьмите пример из депо Домодедово, где председателя первички силой удаляют с совещания по безопасности движения, вопреки всем действующим законам. Такого у нас не было.

Или вот еще один пример. В депо Узловая. Мы подали документы на снятие с должности начальника этого депо. И первый вопрос, который задал Молдавер В.И., первый заместитель начальника Московской железной дороги председателю теркома РОСПРОФЖЕЛ: «Какую оценку Вы даете, деятельности начальника этого депо?» И тот ответил: «Отличную. При нем численность первички РПЛБЖ сократилась на 30 человек».

Воронеж. Уже два с лишним года мы не можем заставить администрацию перечислять членские взносы, не можем заставить ее предоставить первичке РПЛБЖ помещение. И так обстоит дело везде, не только на Московской железной дороге. Ежу понятно, что происходит грубейшее нарушение нашего конституционного права свободно выбирать свое общественное объединение и быть его членом.

Одной из печальных традиций трудовых отношений на железнодорожном транспорте России является практика систематического нарушения нашего права на ведение коллективных переговоров. В недавнем прошлом это было одной из причин возникновения острейших трудовых конфликтов, завершавшихся забастовками.

Возможно поэтому, некоторые симптомы конструктивного подхода к решению «проблемы» РПЛБЖ сегодня стали давать о себе знать у нового железнодорожного начальства. В центральной дирекции, например, сейчас процесс, что называется, похоже, «пошел», хотя ощутимых практических результатов он пока еще не принес, и у нас имеется немало вопросов и претензий к работодателю.

Гораздо хуже обстоит дело в регионах. Здесь, по-прежнему, в отношениях с нами применяется исключительно политика силового решения всех спорных вопросов, вплоть до противозаконных действий против членов РПЛБЖ.

Стоит ли после всего этого удивляться тому, что нашему терпению пришел конец. В профсоюзе нашлись люди, которые пожелали донести до широкой общественности имеющие место факты беззакония путем объявления голодовки. Мы долго обсуждали этот вопрос и приняли решение: проводить голодовку там, где больше всего нарушаются наши права. Например, в Екатеринбурге и в Перми.

Теперь о результатах этих акций. Их нет, потому, что струхнувшая было в момент проведения голодовок местная администрация, выразив готовность начать с нами переговоры, затем полностью отказалась от своих обещаний.

В Екатеринбурге, например, администрация прислала на переговоры с нами... представителей местного ДОРПРОФСОЖа. Сама же категорически отказалась принять в них участие, весьма убедительно объяснив причину такого своего поведения: «Да мне плевать на все ваши голодовки, — заявил нашим людям начальник Свердловской ж.д. — О чем бы вы там с ДОРПРОФСОЖЕМ не договорились, решать буду я. Но в любом случае помещение я вам не дам и перечислять взносы не буду, потому что мне запрещено это делать сверху...». Сходное положение дел сложилось и в Перми.

Несколько иначе, правда, обстоят дела на Московской железной дороге, где голодовки вызвали определенный резонанс: состоялись контакты с начальством, мы начали более или менее регулярно общаться. В результате выяснилось, что начальник МЖД просто не может уяснить себе такую истину: почему на одной железной дороге ныне сохраняются два профсоюза – РОСПРОФЖЕЛ и РПЛБЖ. По его мнению, такое положение сохраняться больше не должно. И хотя он заявил, что не давал приказа на уничтожение РПЛБЖ, но при этом настойчиво внушал мне мысль о том, что единственным путем решения проблем, стоящих сегодня перед РПЛБЖ, является наше вступление в РОСПРОФЖЕЛ. Мол, там, заняв различные профдолжности и вдохнув тем самым жизнь в этот профсоюз, мы, якобы, сможем еще более эффективно бороться за интересы работников железнодорожной отрасли.

Как видим, и в этой области руководство МЖД также пока не вышло за рамки представлений своих предшественников. Хотя оно пока еще не решается попытаться силой убрать наш профсоюз из процесса регулирования трудовых отношений отрасли, как это было в 1998 году. Возможно, потому, что помнит, каким испытанием для МЖД и ОЖД стала та забастовка. Ну, да бог с ним...

А пока начальство думает, что делать с нами, мы должны определиться с нашей тактикой на будущее. Что мы будем делать дальше? Активно сворачивать борьбу, отказавшись от всяких протестных акций и терпеливо ждать, как начальство распорядится нашей судьбой? Либо, наоборот, продолжить борьбу, чтобы здесь дело пошло по нарастающей? Но тогда нужно все хорошо продумать, причем именно на местах: ведь именно там будет решаться исход любого нового столкновения с думающим свою думу работодателем, воплощаться в жизнь все заготовленные нами наработки и задумки. Что же касается меня, тот я буду выполнять любые решения съезда. Ведь это будет не мое личное решение, не кулуарное решение Исполкома, а ваше коллективное решение, как делегатов съезда.

(ТА РПЛБЖ)

1.10.3. Резолюция

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников с обеспокоенностью отмечает, что ОАО «РЖД» открыто демонстрирует свою поддержку профсоюзу, деятельность которого устраивает компанию и управляется компанией. Идет массированное давление, травля членов РПЛБЖ, открыто проводится политика, направленная на уничтожение профсоюза.

Мы считаем недопустимым создание благоприятных условий для деятельности одного профсоюза (Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей), использования административного ресурса для принуждения работников вступать в РОСПРОФЖЕЛ.

Мы протестуем против нарушения нашего права: на свободное объединение; на ведение переговоров по социально-трудовым вопросам; на безопасный труд; на достойную оплату труда.

Мы обращаем внимание ОАО «РЖД» на недопустимость подобных действий и заявляем, что мы не позволим грубо и бесцеремонно нарушать наши права, гарантированные Конституцией Российской Федерации.

27.09.2004

Председатель съезда Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

1.10.4.

Требования Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников
к Открытому Акционерному Обществу
«Российские Железные Дороги»,
принятые VIII Внеочередным Съездом

– Установить минимальную заработную плату работникам ОАО «Российские железные дороги» в четыре тысячи рублей в месяц;

– производить доплату работникам за вредные и опасные условия труда, установленные результатами проведенной аттестацией рабочих мест;

– прекратить практику шантажа и давления на членов РПБЛЖ, предоставить право работникам (в соответствии с Конвенцией МОТ №87 «О свободе ассоциации и защите права на организацию») самим выбирать, в рядах какого профсоюзного объединения им состоять.

– предоставить Российскому профессиональному союзу локомотивных бригад железнодорожников право (в соответствии с Конвенцией 98 МОТ «О применении принципов права на организацию и на ведение коллективных переговоров») участвовать в разработке, обсуждении и принятии коллективных договоров».

27.09.2004

Председатель съезда Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПБЛЖ)

1.11.

С.Ю.Линев, председатель профкома РПБЛЖ
локомотивного депо «Железнодорожная»:

«Профсоюз – это мы!»

(Из выступления на отчетно-выборной конференции
первички РПБЛЖ локомотивного депо
«Железнодорожная» 24.12.2003)

...За три года работы профсоюзный комитет РПБЛЖ постоянно защищал и представлял интересы членов профсоюза на различном уровне и в разных инстанциях. Мы инициировали большое число судебных дел по защите прав членов профсоюза, направили не одно обращение в Федеральную инспекцию по труду и в прокуратуру по всем случаям нарушения законодательства со стороны администрации депо. Мы вынесли целый ряд представлений о фактах игнорирования буквы закона в адрес начальника депо и вышестоящих руководителей. Регулярно участвовали в проводимых акциях протеста и т.д. и т.п.

Подробнее остановимся на судебных процессах. Все завершенные дела удовлетворены в пользу истцов-работ-

ников. На сегодняшний день не проиграно ни одного судебного дела по защите прав членов профсоюза РПЛБЖ. Восстановлены в прежней должности, незаконно уволенные работники: проводник электропоезда «Экспресс» Агейкова Валентина Ивановна и машинист Ковалев Павел Анатольевич. Лишение прав у машинистов Гуторова Андрея Константиновича и Павлова Сергея Анатольевича признаны незаконными. Возвращен предупредительный талон помощнику машиниста Линеvu Сергею Юрьевичу. Требование по осмотру крышевого оборудования с крыши вагона электропоезда признано грубейшим нарушением техники безопасности и охраны труда. Два дела завершились мирным исходом: снято дисциплинарное взыскание с машиниста Комаденко Николая Николаевича и аннулирован наложенный ранее материальный ущерб на машиниста Гулякова Юрия Викторовича.

Выиграно нами принципиально очень важное дело: незаконное лишение премиальной оплаты за месяц 76 работников депо, участвовавших в апрельской забастовке 2002 года. По данному делу профсоюзный комитет РПЛБЖ впервые защищал права 30-ти работников, членов РОСПРОФЖЕЛ. На сегодняшний день остался еще один незавершенный судебный процесс по взысканию индексации заработной платы, он находится в стадии рассмотрения.

Видимые успехи в судебных тяжбах вынудили администрацию осторожно и взвешенно подходить к принятию окончательных решений. Очень много дел не дошло до судебного разбирательства, т.к. заявления работников были удовлетворены еще в Комиссии по трудовым спорам. Комиссия по трудовым спорам рассмотрела 24 заявления, ровно половина удовлетворена в пользу заявителей. В их пользу взыскано 9.479 руб. 10 коп. Сколько всего денег было возвращено работникам, тяжело сейчас подсчитать. Только по выигранным судебным делам возвращено 51.074 руб. 60 коп. Эти честным трудом заработанные деньги вернулись в наши семьи, к нашим детям! Не все ценности измеряются деньгами, для РПЛБЖ важно реабилитировать честное имя работника, вернуть утрачен-

ную репутацию, защитить человеческое достоинство!

Трехлетняя работа профсоюзного комитета РПЛБЖ не прошла даром. По малым вехам можно судить о той большой победе, к которой мы пришли. Нас услышали, с нами стали считаться!

Спасибо всем членам нашего профсоюза за Труд и Борьбу. Профсоюз – это не только председатель и профсоюзный комитет. Профсоюз – это все мы...

(ТА РПЛБЖ)

1.12.

Отчет ИК РПЛБЖ о

проделанной работе в 2004 году.

(Из выступления *Е.А.Куликова*

на научно-практической конференции РПЛБЖ

«Столетие «Кровавого воскресенья»

и возникновения массового профсоюзного движения
на железнодорожном транспорте России:

уроки истории и современность».

Москва, 22.01.2005)

Подводя итоги прошедшего года, приходится признать, что он был непростым для Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников. Со стороны железнодорожного начальства шло массированное давление, и даже травля членов РПЛБЖ, открыто проводилась политика, направленная на уничтожение нашего профсоюза. За примерами далеко ходить не стоит. Каждый из присутствующих здесь сегодня, это ощутил лично на себе. При этом, прежде всего, пытались выбить из наших рядов наиболее стойких, принципиальных и преданных РПЛБЖ.

Впрочем, это и понятно. Закон любого сражения: в первую очередь выбить у противника командный состав – сержантов и офицеров. Считается, что солдаты, оставшиеся на поле боя без командиров, их четких приказов и личного примера, скорее отступят, нежели поднимутся в атаку. Закон этот стар, как мир, и применим не только в

военное время. Останься вдруг любая из организаций: будь то профсоюз, коммерческая фирма, фонд или детсад без председателя, управляющего, директора или заведующего – и организация эта или учреждение, если не прикажет долго жить, то скорее всего войдет во временный ступор. Во всяком случае, работать в привычном ритме его коллектив уже не сможет долго. Поэтому уничтожь командира – и полпобеды в кармане.

Вот железнодорожное начальство и пытается уничтожить, прежде всего, наших командиров. При этом не гнушаются ничем. Подстроили увольнение председателя первички Казанского ревизорского участка Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Урюпиной Валентины Карловны. Долго боролся начальник депо Свердловск-пассажирский с председателем местной первички РПЛБЖ Матвеем Сальниковым. Никак не мог уволить. Наконец-то подвернулся случай. Уволили Сальникова якобы за прогул, не посмотрели, что он – воин-афганец.

Вместе с тем, руководство ОАО «Российские железные дороги» открыто демонстрировало свою поддержку РОСПРОФЖЕЛу, деятельность которого устраивает Компанию и фактически управляется ее руководителями. РПЛБЖ неоднократно обращал внимание руководства ОАО «РЖД» на недопустимость создания благоприятных условий для деятельности одного профсоюза – РОСПРОФЖЕЛа и, сознательное игнорирование свободного профсоюза – РПЛБЖ, работающего на железной дороге уже 12 лет.

Мы понимаем, что руководство Компании, грубо говоря, «крышует» РОСПРОФЖЕЛ. Однако связи связями, но надо господам-начальникам, как говорится, и совесть иметь. Тем более, что ОАО «РЖД» грубо и бесцеремонно посягает на права работников Компании, гарантированные нам Конституцией Российской Федерации: право на свободное объединение в профсоюзы, на безопасный труд, на достойную оплату труда. Наглядным примером чему служит Коллективный договор ОАО «Российские железные дороги» на 2005 год, содержащий грубые противоречия, нарушения прав работников на объединение в проф-

союзы. Так, в его проекте уже заведомо был отдан приоритет РОСПРОФЖЕЛУ как единственному профсоюзу, которому разрешено работать в Компании.

От участия в разработке, подготовке и принятии Коллективного договора наш профсоюз руководство Компании отстранило. В связи с этим, мною было направлено обращение Генеральному прокурору РФ по вопросам нарушения Трудового законодательства при подготовке и принятии данного документа. Прокуратурой города Москвы по поручению Генерального прокурора РФ проведена проверка изложенных в обращении фактов, в ходе которой, ряд из них подтвердился. И, как сообщили из столичной прокуратуры, в адрес ОАО «Российские железные дороги» готовится «Представление об устранении выявленных нарушений Трудового законодательства». Исполнительный комитет РПЛБЖ следит за развитием ситуации.

22.09.2004 активисты РПЛБЖ провели протестную акцию в форме голодовки против нарушения прав работников в ОАО «РЖД». И хотя данная акция, к сожалению, не принесла ожидаемых результатов, она не прошла впустую. Мы в очередной раз показали администрации Компании, что РПЛБЖ всегда будет выступать за соблюдение законности в железнодорожной отрасли, что он, по-прежнему, стоит на страже интересов рядовых работников ОАО «РЖД», права которых он готов всячески защищать всеми имеющимися в его распоряжении средствами, не запрещенными Конституцией РФ и действующим Трудовым Законодательством.

Поступая таким образом, мы еще раз подтвердили свою приверженность традициям свободного профсоюзного движения и нашу твердую ориентацию той генеральной линии поведения, которая была определена еще на I-ом (учредительном) съезде РПЛБЖ. Думаю, что именно эта верность делу свободного профдвижения и позволяла нам своевременно отвечать на все безответственные и противозаконные действия железнодорожной администрации. Причем, нередко достаточно эффективно. Приведу несколько примеров.

Так, сумели заставить администрацию удовлетворить наши требования члены первички РПЛБЖ Москва-3

(председатель – Дмитрий Русинович-Русак). В результате их настойчивых и грамотных действий, удалось привести один из пунктов коллективного договора этого предприятия в соответствие с пунктом 17 Приказа МПС РФ №7, и теперь часы следования пассажиром у работников локомотивных бригад включаются в рабочее время и учитываются при подсчете сверхурочных часов работы.

Лишь благодаря четкой координации действий активистов нашего профсоюза в декабре 2004 года, начальникам ряда филиалов Компании не удалось вручить работникам «новогодний подарочек» в виде существенного снижения премии за ноябрь «в целях соблюдения лимита перерасхода фонда заработной платы». А члены Исполкома первички РПЛБЖ локомотивного депо Узловая пошли дальше. Они обратились ко всем работникам предприятия, в том числе и не состоящим в нашем профсоюзе, с предложением сообщить о явном нарушении Трудового законодательства Президенту компании с просьбой отменить приказ начальника депо, согласно которому, в декабре весь коллектив депо был лишен премии за ноябрь на 12,5%. Сбор подписей провели, письмо Фадееву отправили, правда, к тому времени в депо объявили, что недовыплаченную премию за ноябрь выплатят в январе в декабрьскую зарплату.

Таким образом, мы имеем полное право заявить, что сегодня именно РПЛБЖ в живой профсоюзной работе продолжает дело первопроходцев железнодорожных профсоюзов, которые, объединившись во Всероссийский железнодорожный союз в апреле 1905 года, сумели стать ведущей силой профсоюзного движения времен первой российской революции. И думаю мне, что именно придерживаясь данной линии поведения, мы не только наилучшим образом воздаем память всем жертвам борьбы за наше профсоюзное дело, но сможем и впредь рассчитывать на поддержку широких масс простого железнодорожного люда. Ведь сегодня только свободные профсоюзы, РПЛБЖ в первую очередь, реально противодействуют административному беспределу, который продолжает ныне царить в нашей железнодорожной отрасли.

(ТА РПЛБЖ)

Интервью членов профкома РПЛБЖ локомотивного
депо «Железнодорожная» редакционной коллегии
«РПЛБЖ-Железнодорожная»

Заканчивается 2004 год, Год Обезьяны, объявленный на железнодорожном транспорте Годом Пассажира. Ценим тонкий юмористический намек Президента ОАО «Российские железные дороги» Г.М.Фадеева. Заметим только, что не стоит предстоящий Год Петуха провозглашать Годом Машиниста, иначе быть большой беде. Но не об этом речь.

Год 2004, подведем итоговую черту уходящего времени. Что примечательного произошло в жизни нашего депо? Что ждет нас в 2005 году? Попробуем дать оценку текущему моменту и заглянуть в будущее. За помощью мы обратились к членам профсоюзного комитета РПЛБЖ и задали «экспертной группе» один и тот же вопрос: «Какое событие в минувшем году вы считаете знаковым и важным в профсоюзной и общественной жизни депо? Каких изменений Вы ждете в 2005 году?»

В.Н.Фролов – зам. председателя по культурно-массовой и спортивной работе: «В 2004 году в наш профсоюз вступило 44 человека. Рост численности был прогнозируемым и предсказуемым явлением. Нами проводилась и проводится активная агитационная работа. Популярно разъясняем цели и задачи РПЛБЖ. Среди работников депо нашлось очень много идейных сторонников нашего профсоюзного движения. Работники стали более осознанно относиться к вопросам трудовых отношений. Люди перестали доверять традиционному профсоюзу и передоверять кому-то за себя решать жизненные вопросы. Иллюзия о том, что РОСПРОФЖЕЛ выражает и защищает интересы железнодорожников, становится все более очевидной.

На 1 января 2005 года в рядах первички РПЛБЖ состоит 40% от общего числа локомотивных бригад. В следующем году мы планируем увеличить этот показатель, тем более, для этого есть серьезные предпосылки. Политика, проводимая руководством компании ОАО «Россий-

ские железные дороги» совместно с РОСПРОФЖЕЛ, подталкивает железнодорожников к более активным действиям. Самая действенная мера воздействия сейчас – членство в рядах профсоюза локомотивных бригад!»

А.Е.Винокуров – зам. председателя по работе с молодежью: «Знаковым событием последнего времени считаю проведение профсоюзом РПЛБЖ сентябрьской голодовки. Требование «голодающих» понятно всем – достойная заработная плата! К сожалению, голодовку приостановили. Свое веское слово не успели сказать моторвагонники. За нами дело не заржавеет!

Наш профсоюзный комитет проводит активные предзабастовочные мероприятия. Мы готовим забастовку.

Труд железнодорожников должен высоко оцениваться. А как его оценили в этом году, мы все видели. За прошедший год проводилась незначительная индексация. В последний раз размер тарифной ставки, смешно сказать, увеличили на 1,5%. Если труд низкооплачиваемый, то это уже не труд, а хобби. Ни Бог, ни царь и не герой не поднесут нам деньги на блюдечке с голубой каемочкой. Свою высокую заработную плату мы «отбиваем» честным трудом, осталось только ее отбить у руководителей Компании. Я – сторонник активных действий. Надеюсь, что в следующем году будет проведена Всероссийская забастовка железнодорожников – 2005».

К.С.Пескин – зам. председателя по оргработе: «Ноябрьское совещание по безопасности с участием И.М.Заковыркина показало силу сплоченных действий локомотивных бригад. Такой бури негодования не было давно. И.М.Заковыркин бежал из депо так, что пятки сверкали. В результате, с декабря месяца нам вернули прежний график работы. По замыслу «великого комбинатора», очередность смен «ночь-день-выходной» каким-то чудесным образом могла повлиять на решение старой проблемы. У нас есть и остаются должники по отпускам, в т.ч. и за 2004 год. Манипуляция сменами, ночь-день или день-ночь, не высвободит лишних людей. От перестановки слагаемых сумма не меняется.

При моем участии разработан график отпусков локомотивных бригад на 2005 год. При составлении учитыва-

лось, когда работник реально был в отпуске. Два года подряд отдыхать летом – большая nepoзвoлитeльнaя роскошь. Такие моменты мы отслеживаем и стараемся не допускать. Это в наших силах. Однако существуют объективные причины, которые отрицательно сказываются на выполнении графика. И здесь мы бессильны.

Я с уверенностью могу сказать, график 2005 не будет выполнен в полном объеме. Радужных перспектив не вижу. Запланированные в феврале, марте, апреле уйдут в отпуск четко. С введением летнего графика движения электропоездов обнаружится новая нехватка локомотивных бригад. В июне, июле, августе появятся новые задолженности, летние отпуска будут «загорать» глубокой осенью. Почему так происходит? Почему нельзя исправить этот бардак?

Ни Карасев, ни Синельников, ни Гришина, ни Линеv не виноваты. Корень зла – кадровая политика управления. Не заполнен штат. Сегодня на зимний график не хватает помощников машинистов. Машинисты выходят на линию работать за помощников. Машинистов в отпуск не отпускают – есть лимит, который нельзя нарушать. Каждый месяц стараются 6–7 отпускать в отпуск сверх нормы. Форс-мажорные обстоятельства (эпидемия, больницы и т.д.) вносят свои коррективы в график. Из-за нехватки машинистов и помощников машинистов и идет чехарда с графиком отпусков. Кадров решают все! К сожалению, об этом забывают наши руководители».

В.А.Диваров – зам. председателя по охране труда, инспектор по охране труда РПЛБЖ: «Пошел отсчет новому времени. МПС, как структуры, больше не существует. Исполнился год с небольшим уродливому дитю – ОАО «РЖД». Компания родилась, как результат порочной связи коррумпированной государственной власти с железнодорожной мафией. Деньги, незаконным путем извлеченные в недрах МПС, скоро себя проявят. Это деньги, так называемый «черный нал», окажут решающее воздействие при покупке железных дорог.

Очевидно, что уже в 2005 году мы узнаем новых «хозяев жизни», имена будущих железнодорожных олигар-

хов. Их лица со временем запестрят на страницах журнала «Forbes» среди «золотой сотни» богатейших людей России. Кому достанется локомотивное депо Железнодорожная? Хотелось бы оказаться в хороших руках, например, под «кепкой» мэра Москвы Юрия Лужкова».

А.К.Гуторов – 1-й зам. председателя профсоюзного комитета: «Больше года мы живем и работаем в новых условиях, признаться, в условиях далеко не лучших. Обещанные блага акционирования оборачиваются новой бедой. Рабочий испытывает очередной «накат» на свои «священные коровы»: зарплата, законность, занятость, здоровье.

Мало кто знает, что в ноябре т.г. начальник депо попытался самолично изменить премиальное положение локомотивных бригад, не получив согласие профсоюзного комитета. По новому премиальному положению за ноябрь месяц треть машинистов и помощников машинистов лишались премии за непосещение совещаний по безопасности движения. В знак протеста 8 декабря совещание локомотивные бригады проигнорировали, несмотря на то, что, на нем присутствовали высокие руководители. Благодаря нашим волевым усилиям, списку работников (106 человек), незаконно лишившихся премии, не был дан ход.

Что будет с премиальным положением в 2005 году? Прогноз, увы, не утешительный. Начальник депо настаивает на снижении премии за основные показатели с 60% до 40%, а 20% сделать дополнительным премированием за посещение совещаний и технических занятий.

Я с удовлетворением отмечаю рост общественного сознания. Люди начинают просыпаться от долгой спячки. Мы никому не нужны со своими проблемами. Помочь себе мы можем только сообща, объединившись вокруг РПЛБЖ. Спасение утопающих – дело рук самих утопающих».

И.И.Беленов – редактор газеты «РПЛБ-Железнодорожная», член жилищной комиссии депо от РПЛБЖ: «По инициативе профсоюзного комитета РПЛБЖ сформирована жилищная комиссия при депо в новом составе. Комиссия заработала и сейчас занимается перерегистрацией очередников. Перерегистрация завершится в первом квартале 2005 года, тогда же появятся новые списки очередников.

Работа предстоит сложная. Во-первых, в 2005 году на федеральном уровне вступает в силу новый Жилищный кодекс РФ. Ждать милости от государства не приходится. Новый кодекс ограничивает возможность граждан в удовлетворении потребности в жилье. Во-вторых, руководство ОАО «РЖД» совместно с РОСПРОФЖЕЛ утвердило новую «Концепцию жилищной политики на 2005-2007 годы и на период до 2010 года». Согласно положениям концепции, имеющиеся в настоящее время списки очередников на улучшение жилищных условий, отменяются. Упорно ходят слухи (концепция существует в отдельных выдержках, она не публикуется), что сворачивается отраслевая ипотека. Строить дома для своих работников стало невыгодно. Взамен вводится корпоративная поддержка. Механизм действия корпоративной поддержки пока не ясен. Ясно одно, формируются новые списки работников, желающих получить корпоративную поддержку. Выдвигаются новые требования для постановки на учет. На жилищные нужды работников Компания выделяет мизерную сумму в 2 млрд. рублей. Ясно одно, жилищная концепция ОАО «РЖД» оставит без поддержки не одну семью железнодорожников».

С.А.Гусев – зам председателя по техническим вопросам, член компании депо по приемке экзаменов от РПЛБЖ, технический инспектор труда РПЛБЖ: «Усилиями нашего профсоюза подготовлены и утверждены новые должностные и местные инструкции, максимально приближенные к реальным местным условиям труда. Во время работы над инструкциями учитывалось все. Во внимание бралось мнение работников и мнение руководителей. Они получились простыми, доступными и, самое главное, без двоякого чтения, т.к. родились на компромиссной основе.

Работе над инструкциями предшествовал тяжелый и мучительный период. Больше года длилась эпопея с их утверждениями. Они то терялись в недрах Центральной дирекции, то возвращались назад на доработку. Итог благополучен, мы имеем локальный нормативный акт, отвечающий современным условиям труда.

На этом наша работа не закончена. Есть еще проблема и с другими документами. Стараемся оказывать влияние на изменение решений, которые противоречат нашей специфике труда. Да и просто здравому смыслу. Мнение работников в этой связи очень важно. Руководители, зачастую, теоретики, а мы практики с большим стажем. Кому, как не нам принимать участие в организации труда локомотивных бригад. Одна голова – хорошо, а две лучше!

В 2005 году выйдет в свет новое издание Рекомендаций, предназначенное локомотивным бригадам. Выражаю благодарность всем за моральную и материальную поддержку в издании практического пособия».

М.В.Овечкин – зам. председателя по работе с молодежью: «В марте сего года вышел в свет первый номер нашей газеты «РПЛБЖ-Железнодорожная». Всего за год подготовлено шесть номеров. Газета стремиться стать рупором свободного слова, и ей это удастся. Доказательство тому, публикация статей нашей многотиражки на страницах «Локомотивосоюза».

Тематика публикаций разная, от истории до сегодняшних дней, Актуальными темами стали жилищная, социальная, экономическая. Основные проблемы, такие как условия труда и заработная плата, не сходят со страниц нашего издания.

В 2005 году общая концепция газеты будет продолжена. В рубрике «Довоенная история локомотивного депо Железнодорожная» найдут отражение ранее неизвестные события и факты. Отдельные исторические материалы будут приурочены к 60-летней годовщине Великой победы. Будет продолжена и любимившаяся всем рубрика «Цитата дня». Появятся так же новые злободневные темы, названия которых все скоро узнают. Спасибо нашим благодарным читателям».

С.Ю.Линев – Председатель профсоюзного комитета, Председатель Территориальной организации Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Московской железной дороги РПЛБЖ: «2004 год запомнится многими событиями и фактами.

Жизнь в РПЛБЖ кипит и развивается. Только за прошедший год проведено 10 заседаний профсоюзного комитета. Спектр выносимых на рассмотрение вопросов самый разнообразный. Прежде всего, обсуждаются и решаются проблемы локомотивных бригад. Два раза мы отстаивали и сохранили действующее премиальное положение. Первый раз 30 марта т.г., когда подписывался Коллективный договор на 2004 год. Второй раз в ноябре декабре, когда начальник депо единолично пересмотрел премиальное положение. В результате не были наказаны и лишены премии 56 человек за октябрь и 106 человек за ноябрь. Мы постоянно доказываем свою работоспособность.

Растет популярность профсоюза и пропорционально ей растет наша численность. Массовое вступление в наши ряды – лишнее свидетельство избранного курса. Выходя на линию, машинисты и помощники машинистов должны чувствовать надежный тыл. Гарантию социально-трудовых прав обеспечивает наш профсоюз. Более того, мы выполнили все поставленные перед нами на этот год очередные задачи.

Мой прогноз на 2005 год не внушает особого оптимизма. Усилятся давление на профсоюз, продолжится дискриминация по профсоюзному членству, будут создаваться препятствия для осуществления уставной деятельности профсоюза. Руководство компании упорно продолжает не замечать наш профсоюз и прилагает все усилия, чтобы на железнодорожном транспорте остался один профсоюз – РОСПРОФЖЕЛ. По Генеральному, или лучше сказать генеральскому, коллективному договору на 2005 год создаются максимальные блага для его деятельности.

Ухудшится положение и самих работников ОАО «РЖД». Коллективные договора на уровне линейных предприятий заключаться не будут. В 2005 году заключат стандартный Коллективный договор на Московской железной дороге. К его разработке допускают только «карманный» профсоюз РОСПРОФЖЕЛ, от этого, естественно, он лучше не станет.

Реального повышения заработной платы не предвидится. Дословно цитирую слова Президента Компании Г.М.Фадеева: «Сегодня нельзя просить о повышении заработной платы. Вопрос должен ставиться иначе: создайте нам такие условия, чтобы человек сам мог достойно заработать» («Гудок» от 23.10.2004). О каких условиях идет речь? Как может локомотивная бригада дополнительно зарабатывать? Экономить электроэнергию? Активно делать записи в «Книгу замечаний машиниста»? Может, давать объявление перед отправлением поезда, как нам предлагает газета «Московский комсомолец»?! «Уважаемые пассажиры, при обнаружении в вагоне бесхозных ценных вещей убедительная просьба, не трогая, сообщить о них машинисту электропоезда У него маленькая зарплата!» (Горячая пятерка анекдотов «МК» от 02.12.2004). «Условия, чтобы человек сам мог достойно заработать», успешно создаются. Руководство Компании допускает чудовищные переработки. Сверхурочные – вот источник дополнительного дохода локомотивных бригад. Ценой здоровья, личного времени, ценой жизни, человек должен добиваться достатка.

Без забастовки достойной заработной платы не добиться. В нынешних условиях рабочим кулаком можно пробить стену отчуждения и непонимания. Как председатель Территориальной организации Центральной дирекции РПЛБЖ, я приложу все усилия к тому, чтобы организовать и провести забастовку в новом году всех депо, входящих в состав дирекции. Жить стало хуже – жить надо болей!

2005 год предстоит для нас тяжелый, поэтому желаю всем членам РПЛБЖ стойкости и терпения, а остальным работникам – определиться окончательно с выбором профсоюзной организации. С кем Ты, Рабочий, и какое место занимаешь в свободном рабочем движении? Наша сила в единстве!

(«РПЛБЖ-Железнодорожная», №6, декабрь 2004 года)

1.14.

Из материалов организованного РПЛБЖ
I-го Всероссийского съезда работников железных дорог,
Москва, 29.06.2005

1.14.1.

Сообщения пресс-службы РПЛБЖ

30 марта т.г. в Москве состоялось Пленарное заседание ЦК РПЛБЖ. Повестка дня содержала ряд наиболее важных вопросов, но наиболее активное обсуждение вызвали два из них: о проведении всероссийского съезда железнодорожников и о коллективных действиях, направленных на защиту членов профсоюза (этот вопрос первоначально входил в пункт «Разное»).

После бурных дебатов участники Пленума приняли решение о проведении летом текущего года Всероссийского съезда железнодорожников. Создан оргкомитет, членам которого поручено разработать и подготовить план мероприятий по проведению съезда.

Участники Пленума также наметили ряд первоочередных действий по защите членов нашего профсоюзного движения, утвердили Положение о юридической службе РПЛБЖ.

(«Локомотивосоюз», №4 (71), апрель, 2005г., с.1)

* * *

С момента создания ОАО «РЖД» на железнодорожном транспорте явно прослеживается тенденция на усиление эксплуатации работников и урезание трудовых прав, социальных гарантий и льгот. В связи с этим Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников принял решение провести 29.06.2005 Всероссийский съезд работников железных дорог с повесткой дня:

– формирование единого представительного органа работников «РЖД» для ведения переговоров и заключения коллективного договора на 2006 год между ОАО «РЖД» и работниками Компании.

– о проведении Всероссийской забастовки железнодорожников».

(«Локомотивосоюз», №5 (72), май, 2005г., с.1)

29 марта в Москве напротив здания ОАО «Российские железные дороги» активисты и сторонники Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников провели митинг «Против систематических нарушений российского законодательства в ОАО «РЖД». С чего бы это железнодорожникам, представителям отрасли, считающейся у народа стабильной и прибыльной, выходить митинговать? С плакатами простаивать под окнами собственного руководства, требуя от него всего лишь простого соблюдения Конституции, Трудового кодекса и ряда других законодательных актов? Ах, какая тема для прессы! Только, где же пресса? Печатных изданий, решившихся поместить информацию о митинге РПЛБЖ и его сторонников, оказалось, раз-два и обчелся.

О руководстве ОАО «РЖД» вообще умолчим. Посчитав, судя по всему, выше своего достоинства снизить до общения с простыми работниками Компании, высокое начальство предпочло укрыться (от греха подальше, что ли?) за мощными серыми стенами под надежной охраной.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Евгений Александрович, не стал ли этот митинг пустым выстрелом по воробьям?

Е.КУЛИКОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РПЛБЖ: Конечно, мы рассчитывали, что СМИ проявят большую заинтересованность к нашему мероприятию. Заранее разослали пресс-релизы, в которых доходчиво, на конкретных примерах, объяснили, почему мы проводим акцию протеста. Накануне нам звонили представители ряда изданий, уточняли отдельные моменты, обещали прийти, но.... К сожалению, одного желания простых журналистов не достаточно. Есть редакторы, владельцы изданий, действует еще и «позвоночное» право.

Другое дело – руководство ОАО «РЖД». У них под окнами стоят митингующие железнодорожники, призывающие работодателя действовать в рамках закона, а им, начальникам, все, видимо, по барабану. Обнаглели до того, что даже самый мелкий чин из железнодорожного начального генералитета не вышел к народу. Вот вам на-

глядный пример отношения в Компании работодателя к работникам. Жаль, что советское осознание высоты своих кресел никак не покидает головы тех, кто их занимает.

Однако говорить о том, что митинг стал «пустым выступлением по воробьям», исходя только из отсутствия присутствия во время данной акции журналистов и представителей Компании, неправильно. Цель, которую мы поставили перед собой, нами достигнута.

Корр.: А именно?

Е.Куликов: Проинформировали широкую общественность об истинном положении дел в железнодорожной отрасли после ее акционирования. Доказали руководству, что в Компании есть люди, которые не желают быть марионетками в руках железнодорожных начальников, не хотят и не будут выступать пособниками в нарушении российских законов. Ибо закон суров, но это закон. Данный постулат еще никто не отменял. Митинг в Москве – это одно из мероприятий, проводимых Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников в рамках акции протеста «Против систематических нарушений российского законодательства в ОАО «РЖД». Далее были митинг в Екатеринбурге, пикет в Воронеже.... На июнь намечено проведение Всероссийского съезда железнодорожников.

Корр.: О съезде, пожалуйста, поподробнее.

Е.Куликов: Более года железнодорожный транспорт России работает в новой организационно-правовой форме – Открытое Акционерное Общество «Российские железные дороги». Удивительная легкость, с которой перед акционированием железнодорожным руководством раздавались обещания, сменились тяжелыми раздумьями, а как же эти обещания выполнять. И, как всегда, в российских условиях классическая экономическая задача «за счет чего» трансформировалась в привычно уродливое – «за чей счет». Не надо быть семи пядей во лбу, чтобы не догадаться, какой вариант избрало железнодорожное руководство. Правильно, за счет работников. А чтобы не пасть в глазах общественности, работников раньше времени не настроить на нехорошие мысли, принимается Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД» на 2005 год (метко окре-

ценный железнодорожниками «генеральским»). Принимается с нарушениями российского законодательства, в частности Конституции РФ, Трудового кодекса, федерального закона «О профсоюзах». Разумеется, РПЛБЖ сразу же указал на несоответствие ряда положений Колдоговора законодательству Российской Федерации. Сколько жалоб нашим профсоюзом написано, сколько обращений, сколько документов приложено. Все впустую, все как о глухую каменную стену. Железнодорожное начальство, в лучшем случае, делает вид, что никаких замечаний и претензий не получали, в худшем, мягко говоря, «наезжает» на РПЛБЖ, обвиняя нас чуть ли не в пособничестве мировому терроризму. Мы вынуждены были обратиться в Генеральную прокуратуру. Как же там с нашими правами? Есть они в ОАО «РЖД» у всех работников, включая членов РПЛБЖ и не состоящих ни в одном профсоюзе, или только у некоторых? Ждем ответа.

Выше упомянутый Колдоговор принят сроком на один год. Пока придут результаты прокурорской проверки, пока будет поставлена точка в этом затянувшемся скандальном деле, подойдет пора принятия нового коллективного договора. И тут никто не поручится, что он будет принят в соответствии с законодательством, что не ущемит права работников. Кто помешает руководству ОАО «Российские железные дороги» не включить в него, к примеру, положение о предоставлении бесплатного проезда по разовому билету или подправить под себя ряд положений? Кто это помешает: Роспрофжел либо железнодорожники из числа начальственных сторонников?

Корр.: Надежда опять на РПЛБЖ.

Е.Куликов: Да, как бы нескромно это не звучало. К сожалению, одним добиваться справедливости сложно, тем более, что поднимаемые нашим профсоюзом вопросы касаются не только членов РПЛБЖ, а всех работников отрасли. Для координации сил мы и решили провести Всероссийский съезд железнодорожников, принять участие в котором приглашаем все профсоюзы, осуществляющие свою деятельность на железной дороге, в том числе приглашения направим и Роспрофжелу. Один из основных вопросов, который будет рассмотрен на Всерос-

сийском съезде железнодорожников – это выработать ряд мероприятий (кстати, уже есть первые предложения) по недопущению принятия Генерального коллективного договора ОАО «РЖД» на 2006 год, ущемляющего права работников, и с нарушением российского законодательства. Для их реализации на железной дороге нами предлагается сформировать единый представительный орган работников ОАО «РЖД» (в который должны войти представители всех профсоюзов, осуществляющих свою деятельность в отрасли) для ведения переговоров и заключения коллективного договора на 2006 год между ОАО «РЖД» и работниками Компании. В случае, если руководство ОАО «РЖД» продолжит убеждать работников: «Все, что мы делаем, только для вашего блага, даже нарушения законов», делать вид, что в Компании кроме них и Роспрофжела никого не существует, РПЛБЖ оставляет за собой право на Всероссийскую забастовку. В случае поддержки нас делегатами в вопросе проведения Всероссийской забастовки, участникам Съезда предстоит рассмотреть порядок ее проведения, предварительные сроки, ответственных за проведение забастовки, лозунги и требования.

Корр.: До столь крайней меры, возможно, дело не дойдет. Не дураки же железнодорожные начальники, понимают, что за нарушения законов рано или поздно придется отвечать. Вот и Президент В.Путин в своем Послании Федеральному Собранию РФ 25 апреля т. г. отметил, что «...обеспечение прав и свобод человека является критически важным, как для развития экономики, так и для общественно-политической жизни России», и, как одно из направлений для реализации данного принципа, назвал «укрепление закона».

Е.Куликов: Президент, кстати, и прежде настойчиво обращался к работодателям повернуться к работникам достойным местом. Но, видимо, некоторые и Президента не слышат.

Корр.: Евгений Александрович, спасибо за беседу. Будем надеяться, что все у РПЛБЖ получится.

(«Локомотивосоюз», №5 (72), май 2005 года)

1.14.3.

Сообщение Оргкомитета по проведению I Всероссийского съезда работников железных дорог

Сославшись на неожиданно свалившиеся деньги для ремонта фойе 2-го этажа ДК Ярославской областной общественной организации Всероссийского общества слепых, администрация ДК ВОС отказала в предоставлении РПЛБЖ зала (заказ и оплата сделаны профсоюзом заранее) для проведения 1-го Всероссийского съезда железнодорожников, намеченного на 29 июня т.г.

В связи с этим, принято решение о переносе места проведения Съезда в город Москва. О месте и проведении будет сообщено дополнительно».

Оргкомитет ВСЖ

(ТА РПЛБЖ)

1.14.4.

Заявление участников съезда

Мы, участники 1-го Всероссийского съезда работников железных дорог, заявляем следующее:

В ОАО «Российские железные дороги» грубо попирается Российское законодательство, и прежде всего, Конституция Российской Федерации, Трудовой кодекс РФ и Федеральный закон «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности». Возросла интенсификация труда и эксплуатация работников, при сокращении им оплаты труда за счет сокращенного рабочего дня и рабочей недели. Рост сверхурочных часов скрывается, то материальной помощью, то работой в выходной день и т.д. И при этом идет массированное давление, травля членов свободных профсоюзов, открыто проводится политика, направленная на уничтожение независимого рабочего движения, которое пытается не допустить нарушений и вставляет палки в колеса бюрократической машине, которая давит работников. Генеральный коллективный до-

говор на 2005 год заключен с нарушениями норм трудового законодательства. РОСПРОФЖЕЛ представлен в нем как единственный профсоюз, которому позволено работать в отрасли.

Мы считаем недопустимым создание благоприятных условий для деятельности одного профсоюза (Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей), использование административного ресурса для принуждения работников вступать в РОСПРОФЖЕЛ.

Понимая, что все стороны социального партнерства заинтересованы в стабильной работе Компании, мы считаем необходимым:

1. Обеспечить достойную оплату труда работникам Компании.

2. Обеспечить равные условия для деятельности всех профессиональных союзов, действующих в Компании.

3. Разработать и принять Коллективный договор на 2006 год с участием всех профессиональных союзов, действующих в Компании.

4. Прекратить дискриминацию работников Компании по признаку принадлежности их к различным профсоюзам.

Учитывая вышеизложенное, а также систематические нарушения руководством ОАО «РЖД» международных конвенций, Конституции РФ, ТК РФ и ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», участники 1-го Всероссийского съезда работников железных дорог приняли решение:

1. Сформировать координационный совет на равноправной основе из представителей профсоюзов, действующих в ОАО «РЖД».

2. Поручить Российскому профессиональному союзу локомотивных бригад железнодорожников сформировать представительный орган работников ОАО «РЖД» с включением в его состав представителей всех профсоюзов, осуществляющих свою деятельность в Компании и представлять интересы работников Компании при ведении переговоров и заключении коллективного договора между работниками и Компанией на 2006 год.

3. В случае продолжения нарушения руководством ОАО «РЖД» российского законодательства, в части дискриминации работников по признаку принадлежности их к различным профсоюзам, а также продолжения ведения переговоров и заключения коллективного договора ОАО «РЖД» на 2006 год с нелегитимным представительным органом работников, Съезд оставляет за собой право на проведение Всероссийской забастовки железнодорожников.

4. Поручить координационному совету работников ОАО «Российские железные дороги», в случае необходимости, провести в октябре 2005 года в день столетия 1-го Всероссийского делегатского съезда железнодорожных служащих, 2-й Съезд работников железных дорог с целью определения даты проведения Всероссийской забастовки.

5. В связи с явными нарушениями условий Генерального соглашения между общероссийскими объединениями профсоюзов, общероссийскими объединениями работодателей и Правительством Российской Федерации на 2005 – 2007 годы, обратиться к Конфедерации Труда России, участнику профсоюзной стороны, представляющей в силу ст. 2 ФЗ «О Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений» Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников в Российской трехсторонней комиссии, а так же к представителям других свободных профсоюзов и объединений профсоюзов, с предложением отозвать свои подписи под Генеральным соглашением.

6. Обратиться к Центру поддержки профессиональных союзов и гражданских инициатив с предложением провести 2-й всероссийский съезд рабочих.

29.06.2005

Президиум съезда:
Е.А.КУЛИКОВ,
Д.И.РУСИРОВИЧ-РУСАК,
Н.С.ПАВЛОВ

(ТА РПЛБЖ)

*В.Симонин, «Протестному движению
красный свет не зажжешь»*

В этом году российская общественность будет отмечать 100-летие первой русской революции, потрясшей основы монархического строя династии Романовых. Прологом к декабрьским боям 1905 года стали два события: летнее восстание на броненосце «Потемкин» и октябрьская забастовка железнодорожников, которые блокировали работу главных транспортных артерий России. Их акция переросла в уличные бои в Москве пролетарских дружин с царскими войсками, в которых труженики стальных магистралей принимали активное участие.

Смело сражаясь, они несли потери: кроме машиниста Александра Ухтомского, еще более полутора сотен железнодорожников погибли в боях за народное дело. Герои тех событий не забыты. Участники прошедшего в среду I Всероссийского съезда работников железных дорог по предложению машиниста депо «Пушкино» Николая Павлова почтили их светлую память минутой молчания.

Съезд был подготовлен Российским профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), который Н.Павлов назвал прямым наследником бесстрашно боровшихся с царской властью боевых профсоюзов. И эти слова отнюдь не натяжка. Созданный в январе 1992 года, этот профсоюз – не единственный из тех, что функционируют в отрасли. Тем не менее он подвергался самым жестким нападкам и травле со стороны чиновников Министерства путей сообщения, а ныне руководства ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Об этом читателям нашей газеты в интервью накануне съезда рассказал председатель РПЛБЖ Евгений Куликов (см. номер «Правды» от 17–20 июня).

Из выступления Евгения Александровича на съезде к тому интервью можно добавить два момента, которые остались за его рамками. Во-первых, в мае после полутора лет разных мытарств (видимо, какие-то «заинтересован-

ные силы» всячески препятствовали) профсоюзу удалось пройти регистрацию в Минюсте. А во-вторых, произошла смена руководства компании: вместо Геннадия Фадеева, которого РПЛБЖ неоднократно критиковал за некомпетентность и требовал от правительства его отставки, президентом назначен Владимир Якунин.

Плохо это или хорошо для компании? Этот вопрос поднимался в выступлениях многих делегатов. А обсуждение проблем, как железнодорожного хозяйства, так и деятельности профсоюза получилось на съезде довольно обстоятельным. Кроме Е.Куликова и Н.Павлова, выступили еще 10 человек. Одной из главных была тема заключение коллективного договора на 2006 год. К работе над таким договором на 2005 год руководство компании, кроме официально признанного Роспрофжела, никакие другие профсоюзы не подпустило. В результате работники потеряли множество ранее существовавших льгот, которые касались и заработка, и условий труда, и обеспечения их семей.

В одном из выступлений прозвучала такая горькая шутка: начальство уверяет железнодорожников в том, что в рыночных условиях и работать нужно по-рыночному, а вот о рыночной оплате труда заявляет, что денег на это нет.

Уровень зарплаты квалифицированных машинистов, отвечающих кто за сохранность грузов, а кто за жизнь пассажиров, составляет всего 8–10 тысяч рублей. Это известно, а вот доходы руководства засекречены, как строжайшая военная тайна. «По нашим сведениям, которые мы получили неофициальным путем, зарплата начальника депо составляет 75 тысяч рублей, – сказал Е.Куликов. – Представляете, на что они могут пойти ради сохранения таких своих доходов?»

Большинство членов РПЛБЖ не только представляют, но и знают это на собственном опыте. Много месяцев, начиная с 30 октября прошлого года, боролся против наветов, незаконного увольнения при попустительстве Роспрофжела машинист электровоза депо «Пушкино» Денис Иванов. Лишь при поддержке товарищей из независимого РПЛБЖ он смог отстоять свою честь, достоинство и рабочее место.

Здесь надо отметить, что профсоюз локомотивных бригад выступает в защиту всех работников железных дорог. В резолюции съезда содержится призыв ко всем другим профсоюзам, работающим в отрасли, объединить усилия, создать координационный комитет для того, чтобы совместно заставить несговорчивую администрацию ОАО «РЖД» допустить все профсоюзы к работе над коллективным договором на 2006 год. А в случае если она опять упрется. Провести осенью, возможно, даже в октябре, забастовку.

Отмечу, что в поддержку этой позиции высказывались и присутствующие на съезде гости, представители ряда политических партий и профсоюзов. Выступая от КПРФ, активист профсоюза работников инженерно-авиационных служб гражданской авиации России Владимир Калугин подчеркнул, что рабочий человек должен осознавать: именно он является хозяином страны и вправе требовать, чтобы с ним считались власть имущие. В смене руководства РЖД явно просматривается подготовка к раздиранию единого пока тела железнодорожного хозяйства на куски, поеданию алчными собственниками естественной государственной монополии. РПЛБЖ противостоит антигосударственной политике в отношении государственной компании РЖД, и долг всех других отрядов трудящихся России – оказывать ему в этом поддержку.

(«Правда», 1–4 июля 2005 года, №70 (22831))

*В.Симонин, «Профсоюз к борьбе готов»
(Заметки с I Всероссийского съезда
работников железных дорог)*

«Дифирамбов так называемому социальному партнерству между трудом и капиталом на самом высоком уровне, включая и президентский, поется немало. Однако создается впечатление, что аллилуйщики не знают мнения «облагодетельствованных» трудящихся. Могли бы узнать, если бы буржуазные СМИ, телевидение рассказали о прошедшем 29 июня в Москве I Всероссийском съезде

работников железных дорог. Но телевизионщики, видимо, по указанию начальства, работу съезда проигнорировали. А жаль, членам правительства, Президенту Путину было бы полезно познакомиться с точкой зрения на «социальное партнерство» председателя Межрегионального профсоюза железнодорожников Александра Аргунова.

— Какое партнерство? Это специально запущенная в обиход какая-то чушь с целью одурачивания простаков. Нет его, не было и не будет никогда! В реальной жизни есть конфликт интересов и баланс сил. Если он смещается в сторону работодателей, они нас давят, если же в пользу рабочих, то мы добиваемся для себя наилучших условий труда и его оплаты.

Отмечу, что сам разговор о «социальном партнерстве» возник на съезде, инициатором проведения которого выступил Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), при обсуждении вопроса о всероссийской забастовке железнодорожников. Естественно. Что столь острая ошибка труда и капитала возникает отнюдь не на пустом месте, обычно к ней приводит, как показывает жизнь, упрямство и жадность работодателя, игнорирующие справедливые требования и права тружеников. Эти факторы присутствуют в деятельности ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), унаследовавшего их от Министерства путей сообщения. О них поведали в своих выступлениях на съезде председатель РПЛБЖ Евгений Куликов, руководители местных отделений Николай Павлов, Вячеслав Бобков, Артем Котенко и другие товарищи, всего 12 человек, представлявших региональные отделения профсоюза.

В компании, при планомерном сокращении штата, возросли интенсификация труда и эксплуатация работников. Из года в год растет объем сверхурочных работ. В прошлом году они составили 8 млн. часов. При этом начальство стремиться этот факт скрыть, маскируя сверхурочку оказанием материальной помощи или оплатой работы в выходной день. Естественно, что РПЛБЖ, как и положено профессиональному союзу рабочих. Выступает принципиально против такой практики, справедливо

указывая, что она, с одной стороны, подрывает здоровье машинистов, их помощников и других тружеников железной дороги, а с другой – повышает риск аварийности.

Такая позиция руководства вызывает недовольство руководства компании как в ее штаб-квартире в Москве, так и особенно в регионах. Членов этого профсоюза всячески вынуждают покинуть его и перейти в официально признанный Роспрофжел. Между тем, в Трудовом кодексе, Федеральном законе «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» закреплено право работников на свободный выбор организации, в которой он хотел бы состоять. Администрация же обязана вести переговоры со всеми, действующими на предприятии, профсоюзами. В ОАО «Российские железные дороги» это положение игнорируют, РПЛБЖ к работе над коллективным договором на 2005 год не допустили. В этом году профсоюз полон решимости настоять на своем праве участвовать в заключении коллективного договора на 2006 год, в том числе прибегнуть в случае необходимости и к проведению забастовки.

Разговор об этой акции на съезде получился довольно острый и интересный. Он отразил почти весь спектр проблем, вокруг которых в обществе и в профсоюзах ведутся сегодня дискуссии. Кроме так называемого социального партнерства, к ним относится вопрос о политической опоре профессиональных организаций рабочих. Об этом, в частности, сказал депутат Госдумы от фракции КПРФ Виктор Тюлькин.

Нельзя не согласиться с высказанным на съезде мнением о том, что лозунг: «Профсоюзы – вне политики!» – лукавый. Без правильного политического выбора рабочие и их профсоюзы обречены вертеться в замкнутом пространстве, как белка в колесе, быть в вечных заложниках у хозяев.

В резолюции съезда его участники внесли пункт о том, что оставляют за собой право на проведение Всероссийской забастовки железнодорожников».

(«Правда России», №29 (511), 20–26 июля 2005 года)

2. РПЛБЖ в борьбе свободных профсоюзов против правительственного проекта нового Трудового Кодекса

2.1.

Резолюция участников совещания представителей свободных профсоюзов

3–4.03.2001 в Москве, в помещении Федерального Координационного Совета Объединения профсоюзов России СОЦПРОФ, с участием депутата Государственной Думы РФ О.В.Шейна, состоялось совещание представителей свободных профсоюзов.

Участвовали:

1. Федерация профсоюзов авиадиспетчеров России.
2. Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников.
3. Российский профсоюз докеров.
4. Свободный профсоюз легкой промышленности России.
5. Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ.
6. Объединение рабочих профсоюзов «Защита труда».
7. Конференция Труда С-Петербурга и Ленинградской области.
8. Сибирская Конфедерация Труда.
9. Профсоюз рабочих АвтоВАЗА «Единство».

Обсуждены и согласованы поправки к профсоюзному проекту Трудового Кодекса О.В.Шейна, поступившие на момент совещания.

Принято решение:

1. Сделать это совещание постоянно действующим – для работы над поправками к профсоюзному проекту Трудового Кодекса О.В.Шейна и организации кампании его поддержки;

2. Продолжить дальнейшее выдвижение и обсуждение поправок, как участниками совещания, так и в организациях, представленных участниками Совещания;

3. Поручить разработчикам разослать участникам Совещания проект Трудового Кодекса с поправками, принятыми Совещанием, и вместе с пояснительной запиской опубликовать в виде брошюры в рабочей прессе и в Интернете;

4. Поручить секретарю Объединения рабочих профсоюзов «Защита труда» Байбородовой С.Ю. осуществлять

рассылку по электронной почте участникам Сопешания предлагаемых поправок к профсоюзному проекту Трудового Кодекса О.В.Шейна. Создать на сайтах «Защиты труда» и СОЦПРОФа форумы для обсуждения проекта и поправок к нему;

5. Считать целесообразным принять участие в заседании Российского Комитета рабочих, которое состоится 17-18.03.2001 в Нижнем Новгороде;

6. Провести очередную встречу участников Сопешания до внесения профсоюзного проекта Трудового Кодекса О.В.Шейна в Госдуму;

7. Участникам сопешания приступить к организации пропагандистской кампании по продвижению профсоюзного проекта О.В.Шейна (издание брошюр, газет, публикации в средствах массовой информации, круглые столы и т.п.);

8. Участникам Сопешания использовать интернациональные связи представляемых ими организаций для развертывания международной кампании поддержки профсоюзного проекта Трудового Кодекса О.В.Шейна в Госдуму сразу после его внесения в Госдуму и в последующий период (письма в Госдуму и Правительство, публикации в зарубежных средствах массовой информации и т.п.).

Принята единогласно.

(ТА РПЛЕЖ)

2.2.

Заявление участников

Российского комитета единых действий
в поддержку общепрофсоюзного проекта
Трудового Кодекса О.В.Шейна

Мы, нижеподписавшиеся руководители и полномочные представители российских профсоюзов, обеспокоены непрекращающимися антиконституционными попытками, отобрать у граждан России исторически сложившиеся трудовые права. Согласительная комиссия, состоящая из представителей Правительства, работодателей и так называемых представителей профсоюзов, за спиной у трудящихся готовит к внесению в Государственную Думу проект Трудового Кодекса, направленный на существен-

ное урезание прав работников и ликвидацию защитных функций профсоюзов.

Альтернативным этому является проект Трудового Кодекса, внесенный в Государственную Думу депутатом О.В.Шеиным. Данный проект обеспечивает заинтересованность работников в развитии производства, предполагая привлечение работников, объединенных в профессиональные союзы, к организации труда и производства. Проект О.В.Шеина гарантирует социальную защиту работников, прежде всего рассчитан на создание стабильных партнерских отношений на предприятиях. Непосредственное участие в разработке данного проекта действующих профсоюзов сделало проект О.В.Шеина не только по содержанию, но и по форме, общепрофсоюзным. То обстоятельство, что при разработке данного проекта учтены замечания на предыдущие проекты и предложения комитета Государственной Думы Федерального Собрания РФ, законодательных собраний субъектов Федерации, научных учреждений и трудовых коллективов, сделало данный проект общероссийским.

С целью принятия общепрофсоюзного проекта Трудового Кодекса О.В.Шеина в Государственной Думе в качестве основы совершенствования Трудового Законодательства мы, нижеподписавшиеся, образовали Российский Комитет единых действий в поддержку общепрофсоюзного проекта Трудового Кодекса О.В.Шеина.

Первоочередной задачей комитета является координация действий профсоюзных и иных общественных объединений по организации массовых общероссийских акций в защиту трудовых прав граждан на основе концепции развития трудовых прав общепрофсоюзного проекта Трудового Кодекса и противодействию принятия антирабочего законодательства».

г. Нижний Новгород, 18.03.2001

О.В.ШЕИН (Объединение рабочих профсоюзов «Защита Труда»), И.МОИСЕЕНКО (Российский профсоюз докеров), Е.КУЛИКОВ (РПЛБЖ), С.ХРАМОВ (Объединение профсо-

юзов России СОЦПРОФ), С.КОВАЛЕВ (Федерация профсоюзов авиадиспетчеров России), В.КУРОЧКИН (Профсоюз работников инженерно-авиационных служб гражданской авиации России), М.БОЙЧУК (Профессиональный союз летного состава России), А.ЗАБУЛА (Профсоюз авиаработников радиолокации, радионавигации и связи России), Н.СЕМЕНЕНКО (Общероссийский профсоюз работников здравоохранения, образования, культуры, городского транспорта, жергетики, государственных и муниципальных организаций), А.ЧЕРНЫХ (Межрегиональное объединение профсоюзов «Солидарность»), Н.ИВАНОВ (Российский профессиональный союз работников предприятий гражданского машиностроения, оборонной промышленности, металлургии и металлообработки), Г.СТАРЧЕНКО (Профсоюз работников водного транспорта Российской Федерации), В.СИРОТЮК (Российский профсоюз работников морского транспорта), О.ТИТОВ (Общероссийский профсоюз кабинных экипажей)

(ТА РПЛБЖ)

2.3.

Г.Енютина, «Новый КЗоТ: Борьба обостряется»

17 мая в Госдуме РФ состоялось очередное заседание Комитета единых действий в поддержку общепрофсоюзного проекта Трудового Кодекса, внесенного депутатом О.В. Шеиным. Причина обострившейся борьбы и необходимости организованного отстаивания своих интересов состоит в произошедшем сговоре в согласительной комиссии Думы, обсуждающей проект КЗОТ РФ. Так, комиссия, состоящая из представителей Правительства РФ, работодателей и так называемых представителей профсоюзов, за спиной у трудящихся выработала согласованный проект, означающий существенное урезание прав работников и ликвидацию защитных функций профсоюза. Данный проект в частности допускает сверхурочные работы без дополнительной оплаты, расширение срочных трудовых контрактов, запрет забастовок, лишение профсоюзов права

препятствовать увольнениям, «Черные списки неугодных работников». Под этим проектом подписался главный босс ФНПР М. Шмаков и его зам. А. Исаев. В противовес этому кабальному проекту, группа депутатов во главе с О.В. Шеиным внесла альтернативный проект КЗоТа, который гарантирует: установление заработной платы не ниже прожиточного минимума, индексацию заработной платы на уровне роста цен, контроль профсоюзов за информацией о финансово-экономическом положении предприятия и распределением прибыли, коллективную профсоюзную защиту от увольнений и произвола работодателей, установление доли тарифа в заработной плате не менее 80%. Проекты КЗоТа планируется рассмотреть в Государственной Думе в конце июня 2001 г.

Исполком РПЛБЖ подписал коллективное обращение профсоюзов к Федеральному Собранию РФ и Президенту РФ в поддержку прохождения проекта О.В. Шеина, а также с требованием противодействовать принятию антирабочего законодательства. Мы призываем Вас принять самое активное участие в Дне единых действий борьбы рабочих за общепрофсоюзный КЗоТ РФ 19.06.2001».

(«Локомотивосоюз», №3 (41), май 2001г.)

2.4.

Решение Исполнительного комитета РПЛБЖ

Рассмотрев вопрос о сложившейся ситуации в связи с разработкой и принятием нового Трудового Кодекса Российской Федерации, Исполнительный комитет Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников решил:

- работу над новым Трудовым Кодексом Российской Федерации считать приоритетной для всех профсоюзных организаций;

- принять участие в продвижении проекта Трудового Кодекса РФ, внесенного депутатом О.В.Шеиным, как наиболее отвечающего интересам работников и укрепляющего защитную функцию профессиональных союзов;

– всем организациям РПЛБЖ принять участие 19.06.2001 в «Дне единых действий за прогрессивный проект Трудового Кодекса» путем подачи звуковых сигналов. Начало подачи звуковых сигналов – 10 часов утра местного времени. Продолжительность подачи звуковых сигналов – 3 минуты.

06.06.2001

Председатель Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

2.5.

Выступление Председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова
на Съезде профсоюзов России.
Москва, 06.06.2001

К большому сожалению, действительно, в настоящий момент, в период перехода нашей страны к рыночному регулированию трудовых отношений, работники, в большей своей части, остались не защищены от произвола работодателей. И, что самое парадоксальное, и наши работодатели, и государство, тоже оказались не способны обеспечить даже действующее трудовое законодательство. Они оказались не способны вовремя выплачивать заработную плату. Не говоря уже о том, что ее надо выплачивать не менее двух раз в месяц, да еще и в достойном размере. То есть уровень заработной платы должен соответствовать уровню жизни.

Наши работодатели оказались не способны обеспечить достойные условия труда, соответствующие условиям техники безопасности и охраны труда. По большому счету, им сейчас это и не выгодно. Зачем тратить на это деньги и дополнительные силы, когда можно и не применяя дополнительных затрат, эксплуатировать работников.

Именно в это самое время, в тяжелое время для работников, наше Правительство пытается в срочном порядке изменить трудовое законодательство.

Если обратиться немножко к истории, к недалекой истории, то можно вспомнить, что уже в начале XX столетия в нашей многострадальной России рабочие уже боролись именно за то же самое, о чем говорим мы и сейчас. Это 8 часовой рабочий день, это ликвидация сверхурочной работы, это условия труда, это повышение заработной платы и так далее.

Сейчас, ровно через столетие, происходит то же самое. И в тот момент, когда в Думе работает, когда в нашей стране работает, так называемая, рабочая группа, ее назвать иначе, как «согласительской комиссией», просто нельзя, эта комиссия предлагает и навязывает нам такой проект КЗоТа, который, в первую очередь, не устраивает рабочих.

Это тот проект, который предусматривает возможность работать сверхурочно еженедельно до 16 часов. Хотя не по своей специальности, а по другой, но это тоже самое, оказывает определенное давление и затраты сил работников. Это тот КЗоТ нам навязывают, который предусматривает право работодателей заставлять нас работать в выходные дни. Правда, с небольшой оговоркой: все это допустимо лишь с письменного согласия работника.

Но мы же с вами все знаем. Мы работаем на местах. Как эти согласия получаются?

Если взять, к примеру, наши российские железные дороги, то на этих самых железных дорогах уже несколько лет используется метод добровольно подписанных заявлений работников.

Заявлений о сокращенной рабочей неделе. Надо работодателю сэкономить средства, — всем раздается циркуляр, и в обязательном порядке все работники пишут заявления, как ни странно, заявления о том, что они согласны работать неполную рабочую неделю.

Я не совсем и не вполне уверен, что те лица, те люди, которые участвуют в работе этой рабочей группы, имеют достаточно хорошее представление о производственном процессе, о тех людях, которые непосредственно производят те блага, которыми мы все с вами пользуемся.

Взять, к примеру, того же депутата Исаева. Я бы посмотрел на него, как бы он выглядел, если бы он из недели в неделю работал сверхурочно, по 16 часов каждую неделю, без выходных, но только не редактором газеты или секретарем ФНПР, а, допустим, шахтером или водителем троллейбуса, либо машинистом электропоезда. Я уверен на 100 процентов, что через месяц, максимум – два, он бы сломался...

(ТА РПЛБЖ)

2.6.

АСТИ, «Не только за заработную плату,
но и за новый КЗоТ без дискриминации профсоюзов»

Сто двадцать машинистов, членов профсоюза локомотивных бригад железнодорожников локомотивного депо «Железнодорожная» Московской железной дороги прибыли рано утром 11 декабря в Горьковские тупики Курского вокзала на акцию протеста в поддержку поправок к новому Трудовому кодексу и ряда выдвинутых профсоюзной организацией еще 27 сентября требований. Машинисты за такие формулировки к КЗоТ, которые не будут препятствовать рабочим объединяться в свободные профсоюзы и защищать свои трудовые права через них. Машинисты были готовы провести 11 декабря предупредительную забастовку.

Администрация депо по сентябрьским требованиям вступила в переговорный процесс с проволочками и, хотя прошло уже два месяца, 80% их не выполнила. Между тем, несколько локомотивных депо Московской железной дороги выступают с едиными требованиями о повышении заработной платы на 100%, проведении аттестации рабочих мест и устранении по ее итогам вредных факторов, установлении доплаты за совмещение профессий.

Накануне акции начальник Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении А.Назаров согласился начать переговоры при условии отмены предстоящей забастовки. Машинисты, собравшиеся в

Горьковских тупиках, по предложению руководства профсоюза, вместо приостановки работы провели митинг и приняли решение о целесообразности отложить забастовку».

(«Хроника рабочего движения АСТИ» №50, декабрь 2001 года)

3.

РПЛБЖ и реформа железнодорожного транспорта

3.1.

*Е.А.Куликов, «Отстоять интересы работника –
главная задача РПЛБЖ»*

Под маской реформы власти пытаются узаконить сокращение расходов на безопасность движения и увеличить численность руководящего аппарата при сокращении рабочих мест.

Не успело руководство МПС заявить о необходимости реформы на железнодорожном транспорте, как люди увидели истинные намерения реформаторов – развалить железные дороги, превратить их в убыточные предприятия, провести дальнейшее акционирование и обогатить узкую группу руководства и инвесторов этого широкомасштабного проекта.

Последнее время мы наблюдаем основные шаги подобной «реформы» – увеличение стоимости проезда при невысоком качестве обслуживания, массовые нарушения прав потребителей, пренебрежение требованиями безопасности движения, выдвижение идей о возможности управления локомотивом одним машинистом, массовое увольнение работников.

Кстати, о сокращениях. Очереди в кассах свидетельствуют о том, что потребность населения в услугах железной дороги не снижается. Действительно, если из С-Петербурга в Москву можно доехать на автомобиле, то путешествовать автотранспортом по всей России мало кому покажется комфортным. Казалось бы, логичнее увидеть у входа в депо объявления о вакансиях. Но, увы, сверху в депо спускают планы по сокращению штата инженерно-технического на 25% и ремонтного персонала на 50%.

Получается, что прежний объем ремонтных работ будет выполнять меньшее число работников, также как и возросший объем перевозок. На практике это будет означать, что в отремонтированный кое-как состав сядет не отдохнувший машинист, причем в одиночку (сэкономят на помощнике). Только вот начальников ни над машинистами, ни над ремонтниками не уменьшится (кому-то надо банкротить дороги). На начальниках решено не экономить. Да и после аварий, (которые наверняка участятся), надо кому-то расследовать причины, искать крайнего и информировать СМИ о бедственном положении на дорогах и необходимости акционирования.

Вот как будет выглядеть работа машинистов в проектах начальника ОЖД Г.П.Комарова:

- длинносоставные поезда, удлиненные станции, толкачи на руководящих подъемах, сдвоенные локомотивы, управляемые по системе многих единиц одной бригадой;

- удлиненные в 3 раза участки оборота локомотивных бригад, (влекущее сокращение штатов);

- увеличенные межремонтные сроки.

При этом в обычных вагонах дальнего следования культура обслуживания по-прежнему остается «совковой», от очередей в кассах до тараканов в вагонах. Люди пользуются такими услугами только ввиду отсутствия финансовых возможностей и альтернатив. Значительная часть населения находит постоянный рост цен за пассажирские перевозки необоснованным.

Вместе с наметившимся ростом благосостояния прослеживается тенденция к увеличению спроса на более дорогие, но качественные услуги. На многие фирменные поезда билеты распродаются заранее. Однако, повышенный уровень комфортности не приблизился к европейским стандартам. Потребителю гарантируется только лишь избавление от бед советских железных дорог – мокрого серого постельного белья, отсутствия нормального питания и необходимого минимума сервисных услуг, хамства и нарушения графика движения.

Это приведет к тому, что от услуг железнодорожного транспорта откажется, прежде всего, средний класс, т.е. люди, могущие себе позволить выбирать удобства и транспорт. Как показывает мировой опыт, при снижении

объема средств от услуг, оказываемых состоятельным клиентам, повышение заработной платы работникам так и останется обещанием.

Недовольство населения уровнем железнодорожных услуг используется «реформаторами», как оправдание необходимости нововведений. Люди, далекие от понимания того, что предлагается под видом реформы, верят, что в результате предлагаемых изменений железная дорога возродится.

К сожалению, ожидать этого не приходится. Главное, что делается сейчас, это – демонстрация убыточности и сокращения работников. При этом легче обосновать возможность акционирования и приватизации под предлогом избавления государства от лишних расходов, расставить на лакомые куски своих людей и восстановить прежнее состояние. Однако, крепкие хозяйственники не были бы таковыми, если бы забыли о госдотациях, (соответствующий пункт есть в программе), т.е. бюджетных деньгах – деньгах налогоплательщиков.

РПЛБЖ начинает акцию «прозрачность реформы железнодорожного транспорта» с открытым обсуждением всех процессов, проводимых МПС в рамках реформы. Приглашаем всех, в том числе и представителей Роспрофжела, высказаться о любых аспектах реформы.

(«Локомотивосоюз», №3 (41), май 2001г.)

3.2.

Иван Контроллеров, участник акции протеста,
член РПЛБЖ: «Понапишут тут, понимаешь ли...»

«Судьба порой возлагает литературный
талант на головы порядочных ослов»

В.Г.Короленко

Опять помянули в СМИ «добрым словом» членов РПЛБЖ. В этот раз отличился орган печати МПС и ЦК профсоюза российских железнодорожников – газета «Гудок».

10 октября в Москве, по инициативе Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, прошла акция протеста против приватизации железных

дорог. На следующий день, как и бывает в таких случаях на первой полосе «Гудок» поместил статью «С больной головы на здоровую», под авторством Андрея Крючкова.

В своей статье Крючков, в частности, пишет, что «пункты обвинения РПЛБЖ в адрес МПС действительно связаны со случаями поспешного высвобождения кадров, проблемами передачи объектов социальной сферы в муниципальную собственность, невысокими, в сравнении с некоторыми другими отраслями, заработками железнодорожников».

Побойтесь бога, Андрей. Разве можно называть случаями поспешного высвобождения, официальные планы избавиться от 35% железнодорожников? Это же около 550 тысяч человек!

«Позабыли» устроители акции и о существующих федеральной, отраслевой и дорожных программах содействия занятости высвобождаемых железнодорожников, отраслевой программе подготовки кадров, об Отраслевом тарифном соглашении, в котором, кстати, на период реформирования предусмотрены дополнительные гарантии».

В отношении Отраслевого тарифного соглашения автор прав. Какая радость! Прежде, чем меня вышвырнуть на улицу, мне дадут дополнительные гарантии, правда, только на период реформирования. Простите, не греет!

«Я не стал напоминать своему собеседнику (председателю РПЛБЖ Е.Куликову – прим. авт.) о постоянной индексации заработной платы железнодорожников, говорить об их подготовке и переподготовке для получения новых специальностей, создании новых рабочих мест, деятельности региональных центров занятости по трудоустройству высвобождаемых железнодорожников и т. д.». Почему же автор этих строк не стал напоминать? Интересно было бы познакомиться с данными. И Евгений Куликов, действительно, не хуже Андрея Крючкова «осведомлен в этих вопросах». Споры об индексации зарплаты нам, к сожалению, приходится решать в судах, потому что ни на одной дороге Отраслевое тарифное соглашение в этой части не выполняется. А что касается остальных

красивых слов из приведенной цитаты, то у нас есть разные источники, из которых нам известно, что содействие занятости, по крайней мере на железной дороге, заключается в искусственном создании невыносимых условий для работников с тем, чтобы они увольнялись по собственному желанию. Ведь при этом не надо выплачивать пособий. Простите за грубый слог.

Не хочется спорить с автором заказной статьи на уровне «ты дурак – сам дурак». Пусть пишет. Наверное, для него это нормальная работа. Приведу только главную, на мой взгляд, цитату:

«О какой приватизации талдычат лидеры РПЛБЖ, если в утвержденной Правительством страны концепции реформирования отрасли и намек на нее нет? Российские железные дороги были, есть и будут государственными!»

Во-первых, в соответствии с действующим законодательством акционирование – это уже один из видов приватизации.

А во-вторых, раз уж автор упомянутой статьи «Гудка» упоминает отдельные слова из программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, позволю себе поступить также. Но несколько иначе – без комментариев.

**Выдержки из Программы структурной реформы
на железнодорожном транспорте,
утвержденной Постановлением Правительства
Российской Федерации от 18.05.2001 №384**

Переход от монопольного состояния к конкурентному

«В отношении предприятий, осуществляющих конкурентные и временно-монопольные (по мере их демополизации) виды деятельности, будет решаться вопрос о приватизации. Государственное регулирование будет постепенно заменено рыночными механизмами регулирования во временно-монопольном и конкурентном секторах.

Третий этап реформы (2006–2010 годы)

На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта предусматривается:

- развитие частной собственности на магистральные локомотивы;

- переход большей части (60 процентов и более) парка грузовых вагонов в частную собственность;

- продажа лицензий на осуществление пассажирских перевозок в пригородном сообщении, ограниченных сроком действия;

В сфере грузовых перевозок:

- осуществляются мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно, в европейской части России). При этом за данными компаниями сохраняются обязательства перед государством по осуществлению перевозок для обеспечения обороноспособности и национальной безопасности, а также проведению необходимых мероприятий по мобилизационной подготовке;

- создаются условия и стимулы для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав. Предполагается, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будут находиться в частной собственности;

- на базе предприятий промышленного железнодорожного транспорта, отдельных подъездных путей и строящихся новых отдельных железнодорожных линий могут создаваться вертикально интегрированные железнодорожные компании, владеющие подъездными путями и линиями, подвижным составом. Доступ на магистральные сети и рынок грузовых перевозок данным компаниям будет предоставляться на основе системы лицензирования.

В сфере пассажирских перевозок в дальнейшем следовании, которые организационно выделены в несколько самостоятельных региональных пассажирских компаний, открывается доступ частному капиталу.

Региональные пассажирские компании имеют право осуществлять пассажирские перевозки поездами своего формирования на всей территории страны вне зависимости от региона расположения той или иной компании.

Формируются условия для создания вне системы открытого акционерного общества «Российские железные дороги» частных пассажирских компаний на всех направлениях пассажирских перевозок.

С целью повышения эффективности пассажирских перевозок в пригородном сообщении заинтересованным компаниям, прошедшим соответствующую сертификацию, предоставляется возможность покупки лицензий на право осуществления пригородных перевозок в течение определенного периода.

Увеличивается количество компаний, осуществляющих пригородные перевозки, принадлежащих частично или полностью субъектам Российской Федерации и/или муниципальным властям.

Проводится продажа акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, частным собственникам.

При осуществлении не основных видов деятельности, не связанных с перевозками, происходит дальнейшее развитие конкуренции, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для доступа частного капитала.

Сокращение числа занятых

Реорганизация системы федерального железнодорожного транспорта будет сопровождаться сокращением численности работников, превышающим предел естественной текучести кадров и выхода сотрудников на пенсию. Для обеспечения социальной стабильности на железнодорожном транспорте должна разрабатываться и реализовываться отраслевая подпрограмма федеральной целевой программы «Содействие занятости населения Российской Федерации на 2002–2005 годы».

Указанная подпрограмма будет включать в себя, в частности, следующие меры:

- стимулирование досрочного выхода на пенсию;
- поощрение добровольного увольнения (в том числе с зачислением высвобождаемых специалистов и работников ведущих профессий в кадровый резерв с частичной выплатой пособий).

Снижение расходов на социальную сферу

Для снижения бремени отраслевых расходов на социальную сферу предполагается осуществить следующие меры:

- продолжить вывод объектов социальной сферы за пределы железнодорожного транспорта в случае финансово-экономической целесообразности такого вывода;
- создать условия для повышения доли средств самих работников в финансировании расходов на содержание объектов социальной сферы.

Вывод объектов социальной сферы

В процессе реформирования системы железнодорожного транспорта будет продолжен вывод из нее объектов социальной сферы.

Объекты жилищно-коммунального хозяйства

Предусматривается продолжение вывода из состава предприятий железнодорожного транспорта жилья и объектов жилищно-коммунального хозяйства».

Вообще удивляет какая-то страсть авторов, подобных Андрею Крючкову, во всех наших действиях искать и намекать на каких-то заказчиков. Ну, если Вы достаточно осведомлены, так называйте вещи своими именами. Говорите, открыто и конкретно, если не лукавите. Вот я могу, открыто сказать, что заказчиками Вашей статьи являются МПС и профсоюзные боссы Рос-

профжела. Заказчиками и рецензентами правительственного проекта Трудового кодекса являются Всемирный Банк и Международный валютный фонд. Назову даже источник своей осведомленности: лично мне об этом сказал прямо и открыто аналитик Министерства финансов США Джеймс Ши 26.08.1999 в Вашингтоне. Заказчиками программы структурной реформы на железнодорожном транспорте являются те же ВБ и МВФ. Так кто же может быть заказчиком пикетов против приватизации железных дорог?

Акция 10.10.2002 проводилась в четырех городах России в рамках международной акции против приватизации железных дорог. Инициатор акции – Международный комитет против приватизации железных дорог, созданный в ноябре прошлого года в Санкт-Петербурге. В Комитет входят, кроме России, представители ряда стран, о чем мы уже писали. Об участии и формах проведения акции решения принимались коллегиально во всех подразделениях РПЛБЖ. Так что, «заказчики» этих пикетов, митингов, уважаемый Андрей Крючков – это мы сами.

(«Локомотивосоюз», №7 (51), октябрь 2002 года).

3.3.

ИК РПЛБЖ, «Приватизация железных дорог – тормоз развития и удар по пассажирам!»

В настоящее время идет подготовка к проведению международной кампании против приватизации железных дорог. Кампания планируется французскими, испанскими, итальянскими, британскими и шведскими профсоюзами. В пятницу, 14.03.2003 начнется объединенная забастовка в перечисленных странах против приватизации железных дорог.

В России с начала 2001 года проводится структурная реформа железнодорожного транспорта, представляющая собой программу приватизации железных дорог.

Официально объявленные цели реформы вместе с тем скрывают ее истинное содержание и неизбежные последствия:

- приватизация железнодорожного транспорта неизбежно ведет к росту тарифов, децентрализации управления, дальнейшему износу основных фондов;

- тщательно скрываются социальные последствия этих реформ: рост безработицы, снижение безопасности движения, рост травматизма, интенсификация труда работников железных дорог, отмена социальных льгот, как для железнодорожников, так и для остальных граждан;

- как показывает опыт приватизации железных дорог в Великобритании, подобные реформы ведут не только к коррупции, но и к перекачиванию государственных средств, т.е. денег налогоплательщиков в виде дотаций и субсидий, в карманы собственников частных железнодорожных предприятий.

Во Франции, Великобритании, Германии и других странах те же реформы показали свою несостоятельность.

Приватизация железных дорог ведет к социальному разрыву жителей разных регионов.

Во всех странах следствием приватизации железных дорог является рост числа крушений поездов.

Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников уже не раз предпринимал активные действия по противостоянию «реформе», как проводимых Международным комитетом против приватизации железных дорог, так и по собственной инициативе. Наши требования:

- остановить процесс приватизации, сохранить централизованное управление и усилить государственный контроль над перевозочным процессом;

- реально обеспечить демократический контроль, в том числе контроль профсоюзов за расходованием бюджетных средств и использованием прибыли государственного железнодорожного транспорта;

– усилить финансирование отрасли и установить льготные цены на потребляемые железнодорожным транспортом ресурсы;

– организовать широкое общественное обсуждение целей и последствий реформы.

Мы призываем всех граждан, как потенциальных клиентов железнодорожного транспорта, заинтересованных в собственной безопасности, сохранности своих грузов и почтовых отправок, приемлемой стоимости услуг, свободе передвижений, присоединиться к нашим требованиям, чтобы противостоять приватизации железных дорог.

13.03.2003

(ТА РПЛБЖ)

3.4.

Из материалов Международной конференции

«Акционирование железнодорожного транспорта – благо или тупик социально-экономического развития?»
25–26.10.2003, МО, пос. Аксаково

3.4.1.

Резолюция

С целью контроля над решением Конференции и проведением в жизнь политики Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников в области акционирования и приватизации железных дорог, учредить Комитет в защиту железнодорожного транспорта (КВЖТ), при участии представителей общественных движений и организаций.

По поручению участников конференции

Председатель РПЛБЖ,
Председатель КВЖТ
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

3.4.2.

Обращение участников конференции к Президенту РФ В.В.Путину

Мы, участники международной конференции железнодорожников «Акционирование железнодорожного транспорта – благо или тупик социально-экономического развития?», состоявшейся 25–26.10.2003, обращаемся к Вам в связи с проводимой в настоящее время структурной реформой железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Мы понимаем, что настало время преобразований на железных дорогах. Об этом свидетельствует положение в самой отрасли: нарушения в работе железнодорожного транспорта, плохое состояние подвижного состава, высокие цены на перевозки пассажиров и грузов, далекие от мировых стандартов условия труда железнодорожников, большое количество несчастных случаев, низкая заработная плата, значительный отток высококвалифицированных кадров и др.

Да, железнодорожный транспорт необходимо реформировать, но не путем приватизации. Само понятие реформы предусматривает изменение положения к лучшему. Однако, в нашем случае, состояние отрасли резко ухудшится; пострадают пассажиры, грузоперевозчики, работники железнодорожного транспорта.

Уже заранее можно указать главные негативные последствия приватизации железных дорог в нашей стране:

- приватизация приведет к резкому сокращению численности работников отрасли, а следовательно, росту безработицы;

- в погоне за прибылью частный инвестор не будет заинтересован в затратах на обеспечение безопасности труда работников отрасли;

- за счет усиленной эксплуатации подвижного состава увеличится число аварий, крушений поездов;

- частный владелец сделает ставку на поезда повышенной комфортности и скорости, привлекая платежеспособного клиента. Основная масса пассажиров в этом случае не сможет оплатить свой проезд;

– поскольку железнодорожный транспорт станет частным, льготники потеряют право на проезд. Дотации на железнодорожные билеты частник не гарантирует.

Частный владелец предприятия железнодорожного транспорта не заинтересован в решении проблем железнодорожников, в удовлетворении потребностей граждан России, в укреплении обороноспособности Страны, безопасности Государства. Железные дороги со всей их структурой должны оставаться в собственности Государства и им управляться. Только государственные железные дороги могут обеспечить:

– национальную безопасность и обороноспособность страны;

– безопасность пассажиров и грузов;

– свободное передвижение пассажиров и перевозку грузов по территории страны;

– регулируемые цены и тарифы;

– льготы инвалидам, пенсионерам и другим категориям граждан;

– безопасность и нормальные условия труда железнодорожников;

– гарантии кредиторам и инвесторам.

В связи с этим предлагаем:

– срочно пересмотреть условия акционирования отрасли с внесением необходимых изменений в законодательные акты, касающиеся приватизации железных дорог;

– разработать государственную программу развития технологической, экономической и финансовой составляющих отрасли;

– провести независимый аудит, с участием профсоюзов и заинтересованных общественных организаций, хозяйственной деятельности МПС, который покажет, насколько в действительности неэффективна деятельность отрасли.

Акционирование железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта и последующая их распродажа частным владельцам грозят большими экономическими и социальными потрясениями для России. Опыт при-

ватизации железных дорог не дал положительного результата ни в одной стране, проводившей подобные реформы.

26.10.2003

По поручению участников конференции

Председатель
Российского профессионального
союза локомотивных бригад
железнодорожников,
Председатель комитета
в защиту железнодорожного
транспорта России
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

3.5.

«НЕТ приватизации железной дороги!»

25.11.2003 Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников принял активное участие в проводимом по инициативе «Комитета в защиту железнодорожного транспорта» (КВЖТ) санкционированном пикете у здания Министерства путей сообщения РФ на Лермонтовской площади около памятника М.Ю. Лермонтову.

Цель состоявшегося пикета – не допустить приватизацию железнодорожного транспорта.

В пикете приняли участие члены Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников из Москвы, Московской, Тульской, Курской, Рязанской, Калужской областей, Конфедерация труда России, Всероссийская Конфедерация Труда, профсоюзы НПГ, СОЦПРОФ, АЛС, РПД, «Достоинство», Демократическая партия России, Евразийский союз, всего около 150 человек.

Кроме того, в Перми 28.11.2003 состоялся пикет против приватизации железных дорог, пикет состоялся в

центре, около здания администрации города с 11-00 до 12-30. Участвовали в пикете профсоюз РПЛБЖ, профсоюз авиатехников Пермских авиалиний и профсоюз «Солидарность». Количеством около тридцати человек, температура воздуха была -17 градусов. Присутствовала местная пресса и телевидение. Были выступления от всех присутствующих профсоюзов.

Позиция РПЛБЖ остается неизменной – «Да» реформам, «Нет» приватизации железнодорожного транспорта России.

Болезненно воспринял состоявшуюся акцию РОСПРОФЖЕЛ, выступивший по этому поводу с заявлением, осуждающим действия «лидеров РПЛБЖ». В официальном заявлении РОСПРОФЖЕЛ говорится: «...Требования, с которыми РПЛБЖ собираются выйти на пикет, явно запоздали, по крайней мере, на три года...». Допустим. А чем же в это время занимался РОСПРОФЖЕЛ?

Из заявления РОСПРОФЖЕЛа: «...Еще в марте 2000 года на Сочинской Ассамблее начальников железных дорог Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей активно включился в работу по реформированию отрасли...». «... 26.09.2000 на заседании Президиума ЦК профсоюза была выработана позиция профсоюза к Концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта...».

В результате «совместных усилий» РОСПРОФЖЕЛа и МПС РФ принимается «Программа структурной реформы федерального железнодорожного транспорта». Обратите внимание на название – в нем ни намек на приватизацию. Но кто ознакомился с содержанием, текстом Программы, тот понимает, что подразумевается под «структурной реформой» – локомотивы, вагоны, предприятия текущего и капитального ремонта отдаются в частные руки. Эта программа – программа приватизации железнодорожного транспорта России.

Почему же РОСПРОФЖЕЛ «стыдливо» обходит молчанием этот факт – в заявлении ни слова о приватизации?

Все просто. Вспомним 90-е годы, годы повальной приватизации российских предприятий во всех сферах эко-

номики. До сих пор идеологов той приватизации поминают недобрым словом. Выражение «приватизация» в сознании народа ассоциируется с чем-то нехорошим, недобрым, связанным с преступностью. И это понимают «товарищи» из РОСПРОФЖЕЛА. Потому и молчат, боятся гнева народного за последствия «прихватизации» железных дорог.

И еще об одном молчит РОСПРОФЖЕЛ: в Программе четко говорится, что в процессе реформирования, (читай приватизации) будет происходить высвобождение (сокращение) работников. К чему это уже привело, мы видим не хватает людей, как в ремонте, так и в эксплуатации.

Из заявления РОСПРОФЖЕЛА: «... С 01.10.2003 начала вводится новая система оплаты труда, железнодорожный транспорт остался единым, 100% его акций принадлежат государству...». А в чем собственно заключается «новая система»? В процентном урезании размера премии?

И, во-вторых, надолго ли 100% акций будут принадлежать государству? «Структурная реформа» продлится аж до 2010 года. «Большой пирог» под названием железнодорожный транспорт ждет своих хозяев. В том «пироге», думается, найдутся куски и для «иудушек». А работникам, как всегда – дырка от бублика. Программа не предусматривает выделения акций простым работникам.

Почему же так произошло, «товарищи» из РОСПРОФЖЕЛА? С чего такой «лай» поднялся? Не удивимся, если среди будущих железнодорожных олигархов окажутся и бывшие лидеры РОСПРОФЖЕЛА. Вот где собака зарыта. Есть за что туманить мозги простому люду. И кто понимает это, давно покинул ряды этого, с позволения сказать, «профсоюза».

Так на кого же работает РОСПРОФЖЕЛ? На работников?! На работодателей!? А может какие-то свои интересы?

(«Локомотивсоюз», №1 (56), январь 2004 года)

4. Железнодорожные профсоюзы в колдоговорном процессе отрасли

4.1.

*Н.С.Павлов, машинист депо «Пушкино»,
«Добрый и злой следователь, или Что такое
профсоюзная секция Роспрофжелла?»*

При Центральном Комитете РОСПРОФЖЕЛа на протяжении ряда лет официально действует «профессиональная секция работников локомотивного хозяйства» (далее профсекция). Для чего создана такая организация? Оказывается, «с целью более глубокой и квалифицированной проработки проблем социальной жизни конкретной профессии работников железнодорожного транспорта... и выработки мер, обеспечивающих социальную защищенность трудящихся».

В составе секции 12 человек под руководством машиниста депо «Иркутск» товарища В.П. Сапачева. Профсекция постоянно участвует во всевозможных «тусовках»: школах передового опыта, съездах, пленумах, семинарах и тому подобных мероприятиях. Материалы об этом периодически мелькают в профсоюзных газетах.

Каковы же результаты работы профсекции и в чем заключается ее истинная сущность, мы можем наблюдать на следующем примере.

На протяжении многих лет МПС проводит сетевые школы в разных депо на разных дорогах – в Лисках, Россоши, Кургане, Перми. Профсекция там постоянный участник. В 1998 году товарищ В.П. Сапачев резко критиковал политику МПС в части перевода локомотивных бригад на работу в «одно лицо». В частности, господин Сапачев подчеркнул: «В депо «Барабинск» Западно-Сибирской железной дороги из 20 кандидатов на такую работу после профотбора осталось 11 человек, после медкомиссии – всего 4 человека». То же самое товарищ Сапачев повторил в 1999 году в Ульяновске. Цитирую: «Особенно настораживает активная агитация за работу машинистов

«в одно лицо». За короткий период времени в депо «Абакан» недосчитались шести квалифицированных работников: два машиниста умерли, а четверо списаны по состоянию здоровья (из работающих в одно лицо)».

Далее в речах господина Сапачева летят «громы и молнии» на качество работы локомотивов, состояние кабины управления, удлинение тяговых плеч, рост сверхурочных и т.д. и т.п.

Вот слова товарища В.П. Сапачева в 2001 году: «Положение с безопасностью остается тревожным, допущены серьезные браки, сон на локомотиве, проезд, крушение, уход электропоезда... Условия труда локомотивных бригад ухудшаются, вызывая определенные негативные последствия.... Из-за высокого психоэмоционального напряжения, воздействия вредных факторов и других причин, приводящих к снижению здоровья, в последнее время особое значения приобрела проблема внезапной смерти членов локомотивных бригад...»

И опять слова, слова, слова! Когда же, интересно, конкретные дела будут? Максимум, что предлагает председатель профсоюзной секции – направлять слезные петиции «в департамент локомотивного хозяйства, здравоохранения, начальникам железных дорог, руководителям ЦК профсоюза».

Не хватает разве что петиции царю-батюшке. Может быть, нам на поклон придти к руководству РОСПРОФЖЕЛА, чтобы они еще раз выслушали те проблемы, о которых им и без наших напоминаний прекрасно известно?

А может быть уже пора по столу шарахнуть нашим рабоче-крестьянским кулаком? Не просить, унижаться – требовать пора!

Так что, если товарищ В.П.Сапачев, Вы не выдвигаете своих требований – присоединяйтесь к нашим!

Или не входит в Ваши планы портить отношения с сильными мира сего? Себе дороже? Не потому ли было отказано представителям РПЛБЖ в участии в работе Вашей профсоюзной секции? Или Ваша критика является заранее запланированной, чтобы народ думал, что Вы действительно боретесь за их здоровье, социальные пра-

ва, а профсекция на самом деле существует лишь для отвода глаз?

С каждым днем буксование усиливается, растет напряжение, падает нагрузка! Все ближе и ближе «разносное» буксование, и вскоре полетят клинья, подшипники, секции обмоток ваших двигателей! Как же Вы в глаза коллегам тогда смотреть будете, товарищ Сапачев, что Вы им тогда скажете?

О том, как сидели у блюда? Как поддерживали министра Аксененко, когда его, наконец, вызвали для отчета в Генпрокуратуру? Как бесцельно просиживали штаны на всяких заседаниях, семинарах, пленумах, пока Ваши коллеги из депо Иркутск делали за Вас Вашу работу, оплачивая Ваше время из своих пустых карманов!

Может быть, ответив на эти вопросы, будет легче понять, с кем и кто на самом деле, Вы, товарищ Сапачев?

(«Локомотивосоюз», №1 (45), январь 2002 года)

4.2.

*С.Ю.Линев, председатель ПК РПЛБЖ
локомотивного депо «Железнодорожная»,
«Уважаемый автор, мы статью прочитали вашу...»*

Тут недавно в «Московском железнодорожнике» (№22 от 8 июня т. г.) статейка одна опубликована: «На чужом несчастье свое счастье не построишь». Под рубрикой «Заметки по поводу» свое творение читателям заместитель главного редактора Александр Роменский представил. Занятная такая статейка...

18.05.2002 Московский областной суд признал забастовку 29 апреля в депо Железнодорожная незаконной. Вот человек и поспешил сообщить радостную новость окружающим, заодно еще разок «поохотиться на ведьм», то есть на членов РПЛБЖ депо. Надо отдать должное автору, саму забастовку он стороной не обошел, уделил ей внимание. Прочитали мы, члены РПЛБЖ депо Железнодорожная, эти «заметки по поводу», и наши сердца пере-

полнились нежными чувствами к господину Роменскому. Какой все-таки он молодец, как умело перевернул все с ног на голову. К сожалению, промолчать, сделав вид, что не заметили его журналистских потуг, не можем. И вот наш «ответ Чемберлену».

Уважаемый автор, мы статью прочитали вашу. За три капельки фактов вы наполнили ложью чашу. Факты – вещь серьезная (вам ли это, как журналисту, не знать!), поэтому и аргументы следует подбирать «железобетонные». В статье же «На чужом несчастье...» все на уровне «кто-то, что-то там сказал». Впрочем, давайте ближе к тексту, вашему тексту, господин зам. главного редактора. Итак, цитируем: «29 апреля 2002 года, в 4 часа утра, был остановлен Горьковский ход на Московской магистрали. Остановлен внезапно – в 3.45 дежурному по локомотивному депо Железнодорожная принесли предупреждение о том, что профсоюзный комитет Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) начинает через 15 минут забастовку. «Белый» профсоюз, как его еще называют, пошел на грубое нарушение закона – сроков, процедур и требований, предусмотренных Трудовым кодексом при объявлении забастовки, чтобы громко заявить о себе в канун Первомай». Как вы думаете, господин Роменский, состоялась бы эта забастовка, объяви мы о ней, согласно всем требованиям ТК, заранее? Правильно думаете, ибо руководство депо Железнодорожная тут же обратилось бы с исковым заявлением в суд о признании ее незаконной. Нашлись бы какие-нибудь неточности, придрались бы к чему-нибудь, и забастовка не состоялась бы. Вот таков расклад. Так какая разница, объявлять ли о ней за 10 суток или за 15 минут? Относительно даты ее проведения.... Ну, так звезды распорядились, карты легли и т. д. Какое хотите объяснение, такое и выбирайте. Впрочем, чем вам, господин Роменский, Первомай не угодил? Надеемся, вы не забыли, что еще совсем недавно 1 мая отмечалось как Международный день солидарности трудящихся. Вот РПЛБЖ депо Железнодорожная и доказал, что он не на словах борется за права своих членов.

Заодно ответьте, господин А. Роменский, почему не снизошли до беседы с забастовщиками? Мы-то догадываемся почему: начальство не велело. (Дать мнение только одной стороны – это, между прочим, как-то не согласуется с профессиональной этикой журналистов). Понимаем: кто платит, тот и заказывает музыку, статьи и т. д. Ведь не станете же вы утверждать, что написали свои заметки по велению души, а не корысти ради?! Не верим, как и тому, что ваш гонорар за данную статейку пошел «на повышение зарплаты, улучшение условий труда и отдыха» журналистов МоЖа.

Заработная плата часто упоминается в «заметках по поводу». (Видимо, автор из тех любителей, которые не стесняются заглядывать в чужой карман). Да, основное требование членов РПЛБЖ депо Железнодорожная (только одно из требований!) – повышение зарплаты. «...Не может наша железная дорога платить, как в Америке, машинисту тысячу долларов», – утверждаете вы, господин А. Роменской. Во-первых, кто говорит о долларах? Мы, да будет вам известно, зарплату в рублях получаем. Во-вторых, почему нам нельзя платить достойную зарплату? Только лишь потому, что «мы живем в сложный, переходный период и должны ставить реальные задачи». Времена не выбирают, а в нашей в стране, когда они не сложные-то были? Что касается вашего призыва ставить реальные задачи, то забастовщики и поставили перед своим руководством реальную задачу – изыскать средства и повысить зарплату всем работникам депо на 50 процентов. И не наша это обязанность экономически обосновывать и просчитывать, откуда взять для этого дополнительные средства. У нас в депо достаточно бухгалтеров и экономистов, которым деньги как раз за обоснование и расчеты платят. И почему вы, господин зам. главного редактора, за сравнение вдруг взяли Америку, бывали там что ли? Нам, простым машинистам, к сожалению, не довелось пока лично познакомиться с американской действительностью. Но и без этого знаем, что в любой цивилизованной стране, в том числе и в Америке, в случае ущемления прав рабочих на их защиту встает профсоюз.

И никто из руководства, будь они трижды не согласны с его мнением и решением, не кричит, на заказные статьи деньги не выбрасывает. Мирно все как-то решают.

«Очевидно, прибавку к зарплате надо заработать. Заработать, «вцепившись в поручни», как же еще?» – рекомендуете вы нам, машинистам. Еще можно заработать, если вести электропоезда, а не болтаться на поручнях! Кстати, поручень – это ручка в вагоне, за которую держатся рукой при движении, спуске, подъеме. Для движения состава существует пульт управления, за которым машинисты как раз и проводят не один час. «Постоять» за пультом в напряжении – это вам не статейку настрочить. Позвольте небольшое отступление. 20 мая прошло совещание начальника Московской железной дороги с председателями профсоюзных комитетов, начальников локомотивных депо, руководителей МЖД, на котором председатель Дорпрофсожа Московской ж. д. В. М. Желтоухов сообщил: «Программа повышения заработной платы разработана МПС. Дорпрофсоюз ее поддерживает. Есть резервы ее повышения за счет подсобно-вспомогательной деятельности». Об этой подсобно-вспомогательной деятельности и в статье «На чужом несчастье...» вы упоминаете. Знаете, каждый должен заниматься своим делом: строители дома возводить, дворники улицы и дворы мести, врачи лечить, машинисты поезда водить.... А коль пироги начнет печь сапожник, государством управлять кухарка, то получим прямо по-черномырдински: хотели как лучше, а получилось как всегда.

«Сегодня зарплата машиниста в депо Железнодорожная составляет 10500 рублей, помощника машиниста – 7–8 тысяч, – удивился я. – Для Москвы – выше средней. На той же встрече (т. е. на совещании по безопасности движения в депо Железнодорожная 7 мая – прим. автора) с начальником дороги говорилось, что молодой сотрудник транспортной милиции начинает с 1700 рублей». Как банально, автор статьи еще бы над учителями и врачами, относительно их мизерных зарплат, крокодиловы слезы пролил. Если учителей и врачей не устраивает их зарплата, но для ее повышения они не предпринимают никаких

мер, значит, они ее заслуживают. Да будет вам известно, заместитель главного редактора, что упомянутые вами суммы – это деньги, заработанные машинистами честно, путем переработок. Нормы часов в депо Железнодорожная постоянно перекрываются. Люди практически дома не живут: из поездки – в поездку... 10500 рублей – это зарплата за 190–200 часов работы. Вот откуда такие «огромные» суммы. Поэтому, прежде всего, не мешало бы высокому начальству у администрации нашего депо поинтересоваться: «А почему это у вас для машинистов нет нормы часов? Почему у вас несколько десятков человек вот уже 2 года в отпуск не ходили?». Об этих нарушениях в МоЖе что-то не пишут. Объясните нам также, почему это журналисты всегда бастующих лбами с бюджетниками сталкивают: учителями, врачами, теперь вот с милицией? Почему не сравнить, к примеру, зарплаты машинистов с депутатскими суммами. Интересное бы сравнение получилось, не в пользу людей, ведущих составы.

Но вернемся к вашим запискам, где о забастовке 29 апреля сказано следующее: «В ночь с воскресенья на понедельник отказались приступить к работе 82 машиниста и их помощника. Было отменено 17 электропоездов, еще 25 пошли не по своему графику. Если в каждой электричке размещается до трех тысяч пассажиров, нетрудно подсчитать, сколько людей не доехало или опоздало к месту своего назначения. Но самое страшное – создалась реальная угроза их жизни и здоровью». Или вот еще цитата из вашего творения: «Из показаний Светланы Потапенковой: «Шестнадцать лет езжу на работу от станции Храпуново, столько людей не видела. Как на демонстрации. Дойти до билетной кассы невозможно. На платформе нет свободного места. Подошла электричка; открылись только передние двери, началась давка. Вполне кто-то мог свалиться под поезд. У людей паника, истерика. «...» ...вдоль всего шоссе шли потоком люди». Талантливо, особенно о бредущих вдоль дороги толпах людей. В Москву, в Москву, до которой около 50 километров! Триллеры не пробовали писать, господин Роменский? У вас бы получилось: давка, паника, ревущие женщины, а на плат-

форме «выбритый, выглаженный и корректный человек с портфелем». Кстати, если вы уж такой знаток электропоездов, не подскажите, где в электричке задние двери?

В тот же день в выпусках новостей НТВ, РТР прошли сюжеты о забастовке членов РПЛБЖ депо Железнодорожная, что называется по «горячим следам», с места события. Очереди в кассы показали, забастовщиков и пассажиров тоже. Вы, видимо, эти сюжеты не видели, а те бы услышали, что о нас, о забастовщиках, говорили люди. Поддерживали они нас! Им, между прочим, никто за это не платил.

Позвольте спросить, дорогой господин зам. главного редактора, на кой, извините, черт, вы на нас всех собак повесили? Да, реальная угроза жизни и здоровью имела место, потому что электрички вели люди давно не вставшие к пульту управления. Вы приводите слова Виктора Шикунова, мастера цеха эксплуатации депо Железнодорожная: «Так как я имею право на вождение электровоза, вышел в то утро на маршрут. Надо же было вывозить людей... «...» Выехали потихонечку на 7-й путь. Стояли на посадке минут 10. И также потихоньку поехали». Вас не смущает, почему бывший машинист, работающий в депо мастером «выехал потихоньку на 7-й путь» и также «потихоньку поехал»? Ларчик просто открывается. Человек несколько лет не водил поезда. Да, он умеет управлять локомотивом, но есть особенные приемы, надо, к примеру, знать расположение светофоров и т. д. С машинистами постоянно проводят обучения. Шикунов, ведущий электропоезд, — это ли не угроза безопасности людей?! Кто на это решился: забастовщики или администрация депо? А вы с таким пафосом: «однако, парализовать пригородное движение столичного мегаполиса забастовщикам не удалось. Электрички повели другие».

«На ст. Железнодорожная были отключены турникеты, и все билетные кассиры выдавали справки опаздывающим пассажирам. Потом подсчитали, — оформлена почти тысяча справок». Вы этому удивлены, господин А.Роменский? Мы нет, так как на Московской железной дороге очень часты ситуации, когда отменяют поезда (причем,

и в часы пик), электропоезда задерживаются. В этих случаях желающим билетные кассиры также выдают справки и не меньшее количество, чем 29 апреля.

«В результате незаконных действий Московская дорога потеряла немалые средства, которые могли бы пойти на повышение зарплаты, улучшение условий труда и отдыха железнодорожников». Отнесем это к неудачной шутке, потому что и вы сами, судя по всему, сомневаетесь в том, что средства пошли бы на повышение зарплаты, улучшение условий труда и отдыха железнодорожников.

Обиделись мы немного на вашу статью, господин зам. главного редактора Александр Роменский. Но, внимательно ее перечитав, поняли, что в душе вы на нашей стороне, если рискнули, судя по всему в заказную статейку, втиснуть: «Приведу еще одно изречение: пока идут переговоры, пушки молчат. Так вот, о переговорах вспомнили только после забастовки». Как точно подмечено! До забастовки нас, членов РПЛБЖ депо Железнодорожная, начальство чуть ли не за тварей дрожащих держало. Дескать, вы не должны сметь свое мнение иметь и голову поднимать. Наши требования, выдвинутые в сентябре 2001 года (о которых вы в своих «записках» тоже упомянули), были рассмотрены администрацией лишь 28.03.2002. Конечно, лучше поздно, чем никогда, но не полгода же ответа ждать! Начальнику депо, видите ли, можно обижаться, губки надувать (это, когда на его письменный ответ с нашей стороны никакой реакции не последовало), а мы чем хуже? У нас тоже собственная гордость есть. Это и ответ на вопрос, почему мы забастовку откладывали. Все ждали, что начальство снизойдет до нас, хоть как-то попытается решить вопрос, ответит на наши сентябрьские требования. Однако администрация длительное время уклонялось от участия в примирительных процедурах. Поэтому, когда мы поняли, что нас просто «динамят», прибегли к забастовке, как к единственному способу обратить на себя внимание.

Из статьи «На чужом несчастье...» мы узнали, что «забастовку 29 апреля в депо Железнодорожная начальник МЖД В. Старостенко назвал вторым поражением после

крушения на ст. Москва-пассажирская-Ярославская. Важно осмыслить содеянное и сделать правильные выводы, чтобы не допустить больше такого позора. В конце концов, надо уважать честь мундира». Руководству Московской железной дороги, администрации депо Железнодорожная самое время взяться за работу, осмыслить, сделать правильные выводы, найти консенсус. И помнить, что не только надо честь мундира уважать, но и простых рабочих».

(«Локомотивосоюз», №5 (49), июнь 2002 года

4.3.

Колдоговорная кампания
в железнодорожной отрасли в 2004–2005 годах

4.3.1.

Обращение Председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова
к Председателю РОСПРОФЖЕЛа Н.А.Никифорову

Председателю Российского профессионального
союза железнодорожников и транспортных строителей
Н.А.Никифорову

Уважаемый Николай Алексеевич!

В связи с произошедшими изменениями на железнодорожном транспорте, и как следствие, изменениями взаимоотношений работников с представителями работодателя, сегодня особенно остро стоит вопрос сохранения рабочих мест, улучшения условий труда работников, защиты их интересов на фоне явного наступления работодателя на их права.

Осознавая единство интересов работников, объединенных в профессиональные союзы, и понимая необходимость регулирования трудовых отношений, особенно в результате создания ОАО «Российские железные дороги» и смены форм собственности предприятий железнодорожного транспорта, Исполнительный комитет РПЛБЖ

предлагает провести совместные консультации по созданию единого представительного органа работников для ведения коллективных переговоров, разработки единых проектов коллективного договора и ОТС, с целью заключения их с ОАО «Российские железные дороги» и Министерством транспорта РФ.

26 апреля 2004

Председатель РПЛБЖЕ
А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

Комментарий ред. А.Н.Никифоров в полном соответствии с установившейся традицией взаимоотношений руководства РОСПРОФЖЕЛ с РПЛБЖ проигнорировал это обращение. В результате было подписано сепаратное соглашение между РОСПРОФЖЕЛом и руководителями МПС. А это, в свою очередь, повлекло за собой очередное заметное обострение социальной напряженности в железнодорожной отрасли.

4.3.2.

Правда и ложь о голодовке активистов РПЛБЖ
22.09.2004

4.3.2.1.

Информация

07.09.2004 активисты Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников планировали провести акцию протеста – голодовку. Однако, в связи с трагическими событиями в Беслане, Исполнительным комитетом РПЛБЖ было принято решение о перенесении сроков проведения акции на 22 сентября.

Пресс-служба РПЛБЖ

(«Локомотивосоюз», №8 (63), сентябрь 2004 года)

4.3.2.2.

«22 сентября мы начали голодовку!»

Нашему профсоюзу 12 лет, и все эти годы руководство отрасли совместно с профсоюзом РОСПРОФЖЕЛ, входящего в ФНПР, препятствует нашей деятельности. Проводится открытая политика, направленная на уничтожение нашего профсоюзного движения. Идет массированное давление, травля членов РПЛБЖ, особенно после открытого выступления РПЛБЖ в октябре 2003 года против приватизации железнодорожного транспорта. Наши призывы к здравому разуму, соблюдению законодательства, не находят взаимопонимания. В лучшем случае, от нас отмахиваются, как от назойливых мух, в худшем – в ход идут шантаж, подлог, угрозы.

Мы хорошо осознаем, объявляя голодовку, на что идем. Однако, на сегодняшний день, иной меры протеста наши «независимые» депутаты Госдумы от ФНПР просто не оставили.

Голодовка началась в среду, 22 сентября. В ней приняли участие 30 человек».

Мы требуем:

– увеличения минимальной заработной платы работникам ОАО «Российские железные дороги» до уровня среднеевропейского. Цены в России (на топливо, энергоносители и т. д.) практически мировые, и они, по мнению специалистов, в дальнейшем будут только расти, в то время как увеличение заработной платы работников отрасли планируется не раньше 2007 года;

– включить в перечень профессий и должностей, которым положена доплата за вредные и опасные условия труда, профессии работников железнодорожной отрасли, работающих во вредных и опасных условиях труда в соответствии с результатами аттестации рабочих мест;

– в соответствии со ст. 37 Конституции Российской Федерации (гарантирующей каждому право на труд, в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены, право на отдых) прекратить нещадную эксплуатацию работников отрасли;

– положить конец практике шантажа и давления членов РПБЛЖ; предоставить работникам отрасли в соответствии с Конвенцией 87 МОТ «О свободе ассоциации и защите права на организацию» право самим выбирать, в рядах какого профсоюзного объединения состоять, а не загонять их добровольно-принудительно в ряды РОСПРОФЖЕЛа. («Трудящиеся и предприниматели, без какого бы то ни было различия имеют право создавать по своему выбору организации, без предварительного на то разрешения, а также право вступать в такие организации на единственном условии подчинения устава этих последних». Конвенция МОТ №87, ст. 2);

– предоставить нашему профсоюзу, в соответствии с Конвенцией 98 МОТ «О применении принципов права на организацию и на ведение коллективных переговоров», право участвовать в разработке, обсуждении и принятии коллективных договоров.

Оргкомитет акции протеста уведомляет: в связи с тем, что в результате проведения акции нами достигнуты поставленные цели, а именно:

– через СМИ проинформирована общественность о нарушениях в ОАО «Российские железные дороги» Конституции РФ в части права работников на объединение, российского законодательства в части нарушения прав профсоюзов и трудового законодательства;

– выражена солидарность с нашими товарищами, членами первичек РПБЛЖ локомотивных депо Перми и Свердловска;

– получено устное предложение от одного из руководителей железнодорожной отрасли о начале переговоров и выражена готовность рассмотреть заявленные нами требования;

оргкомитет считает возможным приостановить проведение голодовки (с 08.00 часов 23.09.2004). В случае отказа от переговоров, 27 сентября на Чрезвычайном съезде РПБЛЖ будет рассмотрен вопрос о проведении Всероссийской забастовки.

Пресс-служба РПБЛЖ

(«Локомотивосоюз», №8 (63), сентябрь 2004 года)

«7 сентября активисты Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) планировали провести акцию протеста – голодовку. Однако, в связи с трагическими событиями в Беслане, Исполнительный комитет организации перенес ее начало на 22 сентября. Вчера рано утром в голодовку включились в Екатеринбурге 7 человек, в Перми – 8, в Москве – 10. Всего принять участие в ней приняли решение около 40 человек. О цели и причинах акции на состоявшейся в столице пресс-конференции рассказали председатель профсоюза Евгений Куликов и председатели первичных организаций Сергей Бурцев и Николай Павлов.

Профсоюз объединяет четыре тысячи работников железнодорожного транспорта, в основном членов локомотивных бригад. Ему 12 лет, и все эти годы руководство отрасли совместно с «официальным» Российским профсоюзом железнодорожников (Роспрофжел), входящим в шмаковскую Федерацию независимых профсоюзов России (ФНПР), не только препятствуют его деятельности, но и добиваются прекращения его деятельности. Е.Куликов привел ряд примеров такой деятельности. Членов РПЛБЖ нагло шантажируют, пугая угрозой снижения зарплаты или даже просто увольнением с работы, если они не перейдут в Роспрофжел. В ряде случаев, особенно в тех населенных пунктах, где железнодорожные депо являются градообразующими предприятиями, такие угрозы распространяют и на членов семей машинистов и их помощников.

Массированное давление и травля членов РПЛБЖ особенно усилилось после того, как в октябре прошлого года этот профсоюз выступил против приватизации железнодорожного транспорта, и достигло особого накала к концу нынешнего года в связи с приближением периода заключения коллективных договоров между работниками и работодателями. Дело дошло до того, что, вопреки существующему законодательству, по приказу начальст-

ва различного уровня РПЛБЖ отказывают в выделении помещений и в перечислении бухгалтерией взносов от членов союза в его кассу. В некоторых случаях дело доходит до применения физической силы к активистам действительно независимого профобъединения.

Е.Куликов особенно подчеркнул то обстоятельство, что возглавляемому им профсоюзу, власти, используя юридические «аргументы», препятствуют в проведении забастовок, хотя Трудовым кодексом забастовка, как способ защиты рабочими своих законных прав, не запрещена. Но этот кодекс так прописан с подачи и при поддержке в Госдуме заместителя председателя ФНПР А.Исаева, что воспользоваться этим правом людям наемного труда весьма затруднительно. Вот почему, для нынешней акции протеста активисты РПЛБЖ выбрали голодовку, как способ привлечь внимание общества к острым проблемам железнодорожного транспорта России. В том числе и таким, которые угрожают безопасности и самой жизни пассажиров.

Требования голодающих включают в себя, в частности, следующие пункты: об увеличении заработной платы работникам ОАО «Российские железные дороги» до среднеевропейского уровня; включении в перечень профессий и должностей, которым положена доплата за вредные и опасные условия труда, работников желдортранспорта, трудящихся в таких условиях; привести в соответствие с нормами реальное время работы локомотивных бригад; предоставить РПЛБЖ право на работу по заключению коллективных договоров».

«...трудящиеся должны получать такую зарплату, чтобы быть платежеспособными покупателями по ... прогрессивно сбалансированным ценам и тарифам необходимым для жизни товаров и услуг (питание, жилье, энергия, транспорт) и, более того, платежеспособными их купить без явлений дефицита и перепроизводства». (Академик Роберт Нигматулин, Как обустроить экономику России: экономический манифест.)

(«Советская Россия», 23.09.2004)

4.3.2.4.

Е.Куликов, Председатель РПЛБЖ:

«Фантазии Кириллина»

(ответ на статью «Фокусники» в газете «Гудок»)

22 сентября сорок активистов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) начали акцию протеста – голодовку. В тот же день мы дали пресс-конференцию для российских СМИ, на которой сообщили о причинах, заставивших нас пойти на этот шаг, рассказали об истинном положении дел в отрасли. А положение дел, откровенно говоря, гладко только на бумаге: на страницах подведомственной прессы, в отчетах да справках, предоставляемых нижестоящим руководством вышестоящему. В них, как правило, не отражаются случаи травматизма на железной дороге, нарушения техники безопасности, чудовищные переработки, «готовность» к рейсу пассажирских поездов...

В пресс-конференции участвовал и представитель транспортной газеты «Гудок» Михаил Кириллин (догадываемся, что это псевдоним), разродившийся на страницах данного печатного органа (№187 от 06.10.2004) статьей «Фокусники». Нужно только иметь немного воображения, чтобы написать то, что написал Кириллин о Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников и о проведенной профсоюзными активистами голодовке! При чтении данного опуса мы постоянно встряхивали головой, дабы избавиться от навешиваемой на уши лапши. Исказив действительность, допустив ряд неточностей, автор умудрился в первом же предложении перевернуть дату проведения пресс-конференции, вместо 22 сентября, указав 22 августа. Да и профсоюзными терминами человек не владеет (выпускающий редактор столь уважаемой газеты, видимо, тоже). Так, Кириллин почему-то членские взносы, обязательные для уплаты членами любого профессионального союза, в т.ч. и РПЛБЖ, назвал «членскими сборами». Взнос и сбор – это не одно и тоже (в словарь Ожегова заглянули бы). Стыдно допускать столь грубые ляпы, тем более журналисту, пишущему на профсоюзную тему.

...Как сказал один умный человек, «информация, так же как и осетрина, бывает только первой свежести. А если есть какие-то неточности, то кому интересно с ними возиться». Вот и мы вначале решили не обращать внимания на данную статейку, тем более «Гудок», как хорошо известно, о Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников положительно еще ни разу не написал. Но это мы: члены РПЛБЖ, работники локомотивных бригад, железнодорожники, поддерживающие наше профсоюзное движение, – способны отделить зерна от плевел. А кто-то, далекий от истинного положения дел, возможно, примет кириллинские фантазии за чистую монету. В итоге, посоветовавшись, пришли к мнению – ответить и Кириллину на его «журналистский шедевр», и заказчикам данного материала, и всем, кому не по душе деятельность нашего профсоюза.

Объявляя голодовку, мы выдвинули ряд требований, одно из которых, – прекращение нещадной эксплуатации работников отрасли. Именно эксплуатации, т. к. режим работы, условия труда на железной дороге сегодня только с этим и можно сравнить. Во время грандиозного пиара, предшествовавшего акционированию Российских железных дорог, работникам золотые горы обещались: от повышения в несколько раз заработной платы до создания европейских условий труда. В итоге имеем: заработную плату, отстающую от жизненного уровня; сокращение представителей ведущих железнодорожных профессий, что незамедлительно сказалось на увеличении нагрузок на работников, огромные переработки. Ныне уже не редкость, когда часы переработок, к примеру, у машинистов, оказываются значительно выше (случается и в полтора раза!) общего количества сверхурочных, предусмотренных п. 5 приказа №7 Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условиях труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов. Непонятно, для чего, а главное – для кого издано данное Положение? Судя по всему, не для руководителей депо. Им, понимаешь ли, известно, что «локомотивщики в свое

свободное время подрабатывают на стороне». «Пусть они лучше это делают у нас», – заявил как-то один высокий чин в защиту сверхпереработок. Ага, пусть вкалывают за троих, а переработку им оплатят в виде премии или материальной помощи, что в филиалах компании сегодня и практикуют. И это разве не эксплуатация?

У машин есть срок годности, металлы изнашиваются, что говорить о человеке.... А между тем, в ОАО «РЖД» только за последний год произошло несколько случаев травматизма работников (в т. ч. со смертельным исходом), явившихся следствием нервного и физического переутомления людей. Но эта информация – для внутреннего пользования. Для общественности: в ОАО «РЖД», как некогда в Багдаде, все спокойно.

Члены РПЛБЖ не против переработок (есть у человека силы и желание, пусть подработает), однако при этом не должно игнорироваться право граждан на отдых. Нам не безразлично здоровье коллег и товарищей по профсоюзу.

На пресс-конференции мы как раз об этом и говорили. Чтобы не быть голословными, привели конкретные примеры, подтверждающие нарушение трудового законодательства в ОАО «РЖД», к сожалению, не нашедшие отражения в кириллинском материале. Впрочем, безопасность движения, условия работы железнодорожников, представителя «Гудка» не интересовали. У него было иное задание. Он, к примеру, все пытался выяснить, откуда, дескать, мы взяли, что зарплата машинистов не соответствует их труду. У него, видишь ли, другие данные...

Откуда, откуда... Ближе к теме надо быть, господин журналист, чаще производства посещать, с простыми железнодорожниками встречаться. Общение с начальством, конечно, выгоднее, но беседы с рабочими полезнее. Столько информации можно получить! Например, загляните по случаю в локомотивные депо Узловая, Домодедово, Киров, Пермь-2 и т.д. Уж здесь вам расскажут (не только члены нашего профсоюза) о методах борьбы местных начальников с первичками РПЛБЖ, когда в ход идут подкуп, запугивание, «профилактические беседы» с женами и родителями... (Да и ваша статья, М.Кириллин, пример

давления на общественное мнение, разве нет?) Некоторые из начальников в стремлении покончить с независимым профсоюзом в подведомственном им предприятии опускаются до банального шантажа: «Выйдешь из рядов РПЛБЖ – будешь работать, нет – найдем способ для увольнения». И ведь увольняют, с нарушением Трудового кодекса РФ. Судитесь... Это сказка быстро сказывается, в судах же дело не скоро делается. Пока восстановят на рабочем месте, не один месяц пройдет. Не скроем, выходят некоторые из наших рядов, боясь расправы начальства, из-за страха оказаться в безработных. Страх еще силен в наших людях. Но сильные духом, стойкие, уверенные, что закон превыше всего, остаются, несмотря ни на какие давления. Примером могут служить ребята из первичек РПЛБЖ локомотивных депо Екатеринбурга и Перми, солидарность с которыми мы выразили в ходе акции протеста. Спешим обрадовать своих злопыхателей сообщением, что в последние месяцы наши ряды пополнились новыми членами, молодыми, стойкими и принципиальными.

Кириллин, словно добрый дядюшка, неразумных племянников уму-разуму поучает: «Разве для того, чтобы выразить солидарность, надо голодать?» А почему нет? Думаете, мы не пытались все решить, мягко говоря, мирным путем, указывая на нарушения Конституции РФ, гарантирующей россиянам право на объединение, закона «О профсоюзах», на не обеспечение в филиалах компании соблюдения ст. 11 и 14 Европейской Конвенции по правам человека. Да, железнодорожные руководители при встречах, кивая головой, соглашались, что перегибают палку, обещают исправиться и... продолжают в том же духе. Знаете, надоело метать бисер...

У нас и мысли не закрадывалось, что после голодовки гонения на членов РПЛБЖ прекратятся. Об этом и не мечтали! Цель у нас была другой, и мы ее достигли. Теперь о царящих в ОАО «РЖД» порядках, о злостных нарушениях здесь прав работников на объединение в профсоюзы, о дискриминации, известно не только нашим друзьям, родным, но и широкой общественности. В течение нескольких дней после пресс-конференции нам звонили

со словами поддержки, причем не только работники железнодорожной отрасли!

Кстати, кто тот идиот, сообщивший Кириллину, что руководители пермской первички РПЛБЖ, участвуя в голодовке, стремились «добиться скандала»? По чьей подсказке в кириллинской статье появилась следующая фраза: «Оказывается, не зарплата машинистов волнует руководство РПЛБЖ, а возможность покрасоваться перед камерами телевизионщиков и потусоваться с пишущей братией». Ага, просто горели желанием «потусоваться» с Михаилом Кириллиным, дабы высказать ему все, что думаем о нем и ему подобных «журналистах».

Однако вернемся к нашему барану, а точнее, к зарплате железнодорожников. По данным М. Кириллина (по идее, со слов заказчиков статьи), она «в 4–6 раз превышает среднюю по регионам». «Да и динамика ее роста после создания «РЖД» опережает общероссийские показатели», – хвалится он читателям. Ну, господин Кириллин, вы и фокусник! Вмиг перевернули все с ног на голову. Мы свои деньги за-ра-ба-ты-ваем, а не отрабатываем, как, судя по всему, привыкли делать вы. И не надо нас сталкивать лбами с представителями других профессий. Да, наши зарплаты выше, чем, допустим, у работников правоохранительных органов, медиков или учителей, но значительно уступают окладам банковских клерков, депутатов.... Если людей устраивает оплата их труда, пусть продолжают трудиться в том же духе. Не устраивает – добивайтесь ее увеличения. Мы видим, что сегодняшние зарплаты в компании не соответствуют нашему труду (о заработках руководителей речи не ведем). Мы стоим большего! Поэтому с чистой совестью выступаем с требованием увеличения минимальной заработной платы работникам ОАО «РЖД» до уровня европейского. Имеем право, тем более, цены в России давно европейские.

«... Между тем несложные расчеты показывают: чтобы среднюю зарплату машиниста на Московской железной дороге в 18 тысяч рублей уравнивать с европейской, надо повысить ее в 5–6 раз. Ну а так как РПЛБЖ ратует за

всех работников отрасли, то по другим специальностям повысить зарплату необходимо уже на порядок. А где деньги на то взять?» – возмущается все тот же Кириллин. Где деньги взять – это забота руководства. Каждый должен, как известно, заниматься своим делом. Не хватало еще возложить на машинистов, помощников, слесарей, обязанности по поиску дополнительных средств для филиалов компании!

«Производительность труда у нас тоже европейская или по ней мы среди африканских стран?» – не унимается «гудковский» фокусник. А вы сами, как думаете? Правильно думаете. У российских машинистов производительность уже европейскую перешагнула. Назовите нам хотя бы одну европейскую страну, где у машинистов такая продолжительность рабочей недели, как в России.

Не трудно понять «тонкую» игру кириллинского ума. В каком издании человек работает – против того и дружит. Но меру-то следует знать, даже в заказных материалах. Иначе за ложь в суде можно ответить. Впрочем, судя по всему, автор, горя желанием прославиться, именно этого и добивается. Так, посчитав, что если выдумать факты, если приукрасить реальность, то материал только выиграет. Вот и навывдумывал, черт знает чего. Например, уверяет, что региональная надбавка на железной дороге – это полностью заслуга РОСПРОФЖЕ-Ла, которой «предшествовала трудная и кропотливая работа как профсоюзных финансистов, так и управленческих». А с чего все началось? Что стало отправной точкой для принятия решения о введении данной надбавки? Не забастовка ли в 2002 году работников локомотивных бригад, членов РПЛБЖ депо Железнодорожная? Не отходя от темы, позволим себе указать еще на одну кириллинскую фантазию. Он утверждает, что мы якобы где-то, когда-то обмолвились о том, что проведение государственного аудита ОАО «РЖД» полностью наша заслуга. Тем самым «пытаемся присвоить себе уже президентские заслуги, ведь именно Владимир Путин с целью проверки эффективности реформы в отрасли своим указом назначил аудит компании». Да мы нигде и

никогда не только официально, но и в кулуарных беседах об этом не заикались! Никогда из уст наших лидеров не звучали заявления, подобные изображенному на иллюстрирующем кириллинский текст коллаже, «Гарантируем все блага!» РПЛБЖ не Конституция и не Президент, как гарант Основного закона. А вот добиваться соблюдения законных прав и интересов – это в наших силах и полномочиях, что мы неоднократно и доказывали своими действиями.

Понимаем, что, получив заказ «мочить» РПЛБЖ, Кириллина понесло. Однако, исполняя приказ, стоило бы помнить, что один из учредителей «Гудка» – ОАО «РЖД», среди работников которого и члены РПЛБЖ, в том числе локомотивных депо Перми и Екатеринбурга. Следовательно, в финансовой подпитке транспортной газеты есть и наша доля. Почему же вы, Кириллин, посчитали возможным оскорблять людей, состоящих в рядах РПЛБЖ; пренебрежительно отзываться о наших активистах, участвовавших в акции протеста; голословно обвинять в надуманных прегрешениях тех, кто вас содержит? С чьего голоса вы пропели: «голодовка сорвалась»? Не сорвалась, господин Кириллин.

Почему Вы нас так старательно обливаете грязью? Ведь мы – не бандиты какие-нибудь. Мы – обыкновенный профсоюз, каких в мире великое множество. Вы же прекрасно видите, что наш профсоюз пытается что-то делать в интересах работников. Почему бы Вам, господин Кириллин, не выступить с критикой Роспрофжела, абсолютно не отстаивающего права и интересы своих членов, согласовывающего любые ухудшения условий их труда, отмены льгот, необоснованные сокращения в огромном количестве? Только без грязи, без лжи и злости. Укажите на недостатки или ошибки Роспрофжела и РПЛБЖ. Мы с благодарностью их примем. Предложите, наконец, руководству Роспрофжела прекратить отвергать наши предложения сотрудничества. Ведь у всех профсоюзов цели и задачи, в принципе, одни и те же.

К заказным статьям против РПЛБЖ в «карманных» газетах ОАО «РЖД» мы уже стали привыкать, как и к во-

просу, появляющемуся в них с завидным постоянством, на какие средства существует наш профсоюз. Не стал исключением и Кириллин, причем данный вопрос для него «не менее важный». А какое ваше, М. Кириллин, простите за мягкость выражения, «собачье дело», на какие средства существует наш профсоюз?! Почему мы должны перед вами отчитываться? Вы кто, член РПЛБЖ? Или имеете желание вступить в наши ряды? Вступайте, тогда и отчитаемся.

Вообще-то, после статьи «Фокусники» сложилось впечатление, что автор потерялся во времени. На дворе не 37-й, не 49-й и даже не период «холодной войны». «Железный занавес» упал еще в прошлом веке. Пора бы уже, господин Кириллин, отказаться от практики нахождения «удобных» по тем или иным причинам врагов. И не солидно как-то в уважаемой газете пользоваться непроверенными заявлениями типа «Не знаю, получали ли кусочек от заокеанского пирога Куликов и его сподвижники...» Не знаете, так молчите. Хотя, конечно же, знаете, что никто из руководителей РПЛБЖ никаких «кусочков от заокеанских пирогов» не получал.

Между прочим, откуда это у вас такие хорошие познания о деятельности Московского представительства Американского центра международной профсоюзной солидарности, о том, чем озабочены в Вашингтоне, чему уделяла внимание госпожа Айрин Стивенсон, возглавлявшая в свое время упомянутое вами представительство, и почему ей в конце 2002 года компетентные органы на пять лет закрыли въезд в нашу страну? (Мы уж, грешным делом, вначале решили, что вы каким-то образом были причастны к выше упомянутым органам).

И в заключение, убедительная просьба к редакции газеты «Гудок». В следующий раз, когда запланируете очередной материал, порочащий РПЛБЖ, не поручайте его написание Михаилу Кириллину. Он же опять какой-нибудь фокус выкинет, такого нафантазирует.... Его же никто не знает, а смеяться над газетой будут.

(«Локомотивосоюз», №11 (66) и №12 (67), декабрь 2004 года)

4.3.3.

Обращение ИК РПЛБЖ к работникам ОАО «РЖД»

Генеральный коллективный договор на 2005 год подписан и зарегистрирован. Зарегистрирован, несмотря на содержащийся в нем ряд нарушений российского законодательства о труде! Никто, впрочем, на такие «мелочи», как нарушение российского законодательства, внимания не обратил (или сделали вид, что не обнаружили нарушений).

Загадочная история. Она выглядит еще более странной, если учесть, что Колдоговор этот никто из работников Компании (за исключением, пожалуй, особо приближенных к высокому железнодорожному руководству) в глаза не видел. До сих пор не опубликован он ни в «Гудке», ни в «МоЖ», ни в «Октябрьской магистрали». Остается догадываться, что хранит в себе этот документ «железнодорожных мудрецов».

В данной ситуации хранит молчание Роспрофжел. Оно и понятно: прикормлен, обласкан... Пассивно взирает на происходящее большинство работников ОАО «РЖД», наивно полагая: кричи – не кричи, ничего не поправишь. И СНОВА ТОЛЬКО РПЛБЖ И НАШИ СТОРОННИКИ ПРОДОЛЖАЮТ ДОБИВАТЬСЯ СПРАВЕДЛИВОСТИ!

Главная опасность происходящего сейчас в нашей отрасли – системность «лампочкового» подхода (когда все «до лампочки», кроме собственных желаний) руководителей к принятию нормативных актов. Сначала, не обращая внимания на мнение работников, замечания РПЛБЖ, руководство Компании разработало и приняло Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД». Теперь, также по-тихому, готовится подписание коллективных договоров в филиалах: сначала на Московской железной дороге, далее... везде.

Когда работа по принятию колдоговоров завершится, тогда-то мы ощутим на собственной шкуре все «прелести», прописанные в этих документах. Уж тогда нам железнодорожные начальники покажут, «ХУ из ХУ в Компании. Кстати, вступление в силу этих «подпольно» разработанных Колдоговоров, приведет к тому, что мы, рабо-

тяги, уже не сможем влиять на решения, принимаемые железнодорожным руководством. А впереди вторая волна монетизации. Какой льготы еще можно лишить железнодорожников? Правильно, бесплатного годового билета.

Коллеги! Неужели мы станем дожидаться, пока нас жареный петух в одно место клюнет?! Неужели мы не достойны нормальной жизни и цивилизованных условий труда?! Неужели мы должны мириться с Колдоговорами, ущемляющими права работников?!

Давайте докажем железнодорожным начальникам, что мы тоже имеем право голоса, что способны защитить и отстоять свои права.

Железнодорожники! ПОДДЕРЖИТЕ РПЛБЖ – профсоюзную организацию на железной дороге, открыто борющуюся за права каждого работника – СВОИМ УЧАСТИЕМ В АКЦИЯХ ПРОТИВ ПРИНЯТИЯ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ, УЩЕМЛЯЮЩИХ ПРАВА И СВОБОДУ РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД»!

ОДИН – ЗА ВСЕХ, И ВСЕ – ЗА ОДНОГО!

Пресс-служба РПЛБЖ

(«Локомотивосоюз», №1 (68), январь 2005 года, с.1).

4.3.4.

Предупредительная забастовка 11.02.2005

4.3.4.1.

Решение забастовочного комитета

В связи с неудовлетворением требований, выдвинутых к Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на внеочередном Съезде РПЛБЖ 27.09.2004 и уклонением ОАО «РЖД» от создания примирительной комиссии для урегулирования коллективного трудового спора, провести 11.02.2005 часовую предупредительную забастовку. Время начала забастовки – 4 часа по московскому времени.

Забастовочному комитету, в соответствии с решением Внеочередного съезда РПЛБЖ, возглавить проведение предупредительной забастовки.

Уполномочить на участие в примирительных процедурах Е.А.Куликова, С.А.Бурцева, С.Ю.Линева, Д.И.Русиновича-Русака.

Председатель РПЛБЖ
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

4.3.4.2.

Постановление ИК РПЛБЖ

В связи с достигнутой промежуточной договоренностью по вопросам взаимодействия работодателя ОАО «РЖД» с профсоюзом РПЛБЖ, исполнительным комитетом нашего профсоюза принято решение о приостановке предупредительной забастовки, объявленной на 11 февраля.

ИК РПЛБЖ.
07.02.2005

(ТА РПЛБЖ)

4.3.4.3.

Информационное сообщение пресс-службы РПЛБЖ

В связи с началом переговоров по урегулированию разногласий по выдвинутым 27.09.2004 на внеочередном съезде РПЛБЖ требованиям к ОАО «Российские железные дороги», забастовочный комитет принял решение отменить предупредительную часовую забастовку, назначенную на 11.02.2005.

09.02.2005

(ТА РПЛБЖ)

4.3.4.4.

Обращение ПК РПЛБЖ депо «Пушкино»

07.02.2005 решением расширенного заседания Забастовочного комитета РПЛБЖ, предупредительная забастовка, назначенная на 11 февраля, приостановлена. Тем же решением отменен пикет у здания ЦДКЖ по случаю Дорожной конференции для заключения Коллективного договора МЖД. Основанием для принятия решения явилось достижение промежуточной договоренности по ряду ключевых моментов взаимоотношений между руководством МЖД и профсоюзом РПЛБЖ.

Переговоры продолжаются. Достичь в высшей степени положительного результата было бы невозможно без Вашей поддержки, стойкости, дерзости. Исполнительный комитет РПЛБЖ, профсоюзный комитет РПЛБЖ депо Пушкино, благодарит членов организации и всех работников депо, поддерживавших наши позиции.

Профсоюзный комитет РПЛБЖ депо Пушкино

(«День железнодорожника», газета профсоюзного комитета РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино Московской железной дороги. Экстренный выпуск, №16, февраль 2005 г.)

4.3.5.

Протестные акции РПЛБЖ в марте 2005 года

4.3.5.1.

«Хроника одной голодовки»

23 марта четверо членов первички РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2: Волегов, Абуткин, Бобков, Синоличенко объявили бессрчную голодовку.

Требования, выдвинутые голодающими: прекратить дискриминацию членов РПЛБЖ в ОАО «РЖД»; привлечь к уголовной ответственности начальника депо Пермь-2 за систематические нарушения российского за-

конодательства, в частности Федерального Закона «О профсоюзах»; немедленная отставка президента ОАО «РЖД» Г.Фадеева, который потворствует нарушению в Компании российского законодательства и не способен обуздать воровство местных железнодорожных начальников.

24 марта голодающих навестили представители высшего железнодорожного начальства, которые, ничего конкретного не обещая, попытались уговорить их прекратить акцию протеста. А, получив отрицательный ответ, в присутствии сотрудников милиции наших товарищей выдворили из «красного уголка» депо, где они находились. Но и эта мера оказалась безрезультатной. Голодовка продолжается.

24 марта, 12 часов 30 минут. Ребята поддержали местные коммунисты, пообещав вначале приютить их у себя. Однако затем, сославшись на то, что сами арендуют помещение, и во избежание неприятностей, голодающим, оказавшимся в прямом смысле на улице, в приюте отказали. Пермьяки, члены РПЛБЖ, продолжили голодовку на квартире одного из товарищей по профсоюзу.

24 марта, 15 часов 45 минут. О событиях в Перми проинформирован президент ОАО «РЖД» Г.Фадеев, ряд депутатов Госдумы, несколько общероссийских СМИ.

25 марта. По ряду причин голодовку наши ребята были вынуждены приостановить. После чего начальник локомотивного депо Пермь-2 господин Шабанов ввел вооруженную охрану на территорию депо с тем, чтобы не допустить туда активистов нашего профсоюза.

А дальше было так.... Какое-то время наши товарищи не могли попасть на территорию подразделения, где работают. Кроме того, их пытались заставить сдать экзамен по электробезопасности. Они отказались, обосновав свой отказ отсутствием обязательного обучения. Приказом НОДа обучение по электробезопасности организовали.

Пресс-служба РПЛБЖ

(«Локомотивосоюз», 34 (71), апрель 2005г., с.1)

4.3.5.2.

Сообщение ИК РПЛБЖ о митинге протеста. Москва, 29.03.2005

Наверное, каждый железнодорожник видел в создании ОАО «РЖД» каждый свое, что-то почерпнул для себя лично. Но, думается, что не найдется работника, который не почувствовал бы, как говорится, на собственной шкуре, всех прелестей этой новой организационно-правовой формы, а именно:

- усиление эксплуатации работников: рост сверхурочных часов (за 2004 год их насчитано около 8 миллионов); принудительное навешивание новых обязанностей на и без того перегруженный работой персонал; перевод работников без их согласия на нижеоплачиваемую работу;

- сокращение численности работников и специалистов ведущих железнодорожных профессий;

- уменьшение размеров оплаты труда, необоснованное лишение работников премий;

- сокращенный рабочий день, вводимый в массовом порядке в предприятиях Компании, с целью экономии заработной платы при неизменном объеме работы;

- громкие призывы начальников к соблюдению безопасности движения и при этом – условия и охрана труда, не соответствующие требованиям; не включение помощников машинистов в список ведущих железнодорожных профессий и должностей на получение единовременного вознаграждения за безаварийную работу по итогам года и так далее, и так далее.

В последнее время наглость, хамство, бесстыдство железнодорожного руководства превысили все допустимые нормы. Грубо, грязно нарушаются российские законы, в частности Федеральный закон «О профсоюзах», открыто попираются права работников, гарантируемые Конституцией Российской Федерации. Лукавая братия железнодорожных начальничков упорно старается не замечать в отрасли целую профсоюзную организацию – Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников, действующий в отрасли уже более 13 лет и

объединяющий в своих рядах не одну сотню железнодорожников.

Да, железнодорожному начальству очень не нравится Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников. Не нравятся им те работники, которых наш профсоюз не позволил незаконно уволить. Не нравится им то, что РПЛБЖ честен и принципиален; что открыто рассказывает о проблемах, которые руководство ОАО «РЖД» и сотоварищи предпочитают замалчивать, о которых порой сами работники просто боятся говорить вслух. Мы прекрасно осознаем, что, указывая на нарушения российского законодательства в ОАО «РЖД», наживаем себе врагов из числа особ, приближенных к высокому руководству, которое и без того всеми правдами, а чаще – неправдами, старается помешать деятельности нашего профсоюза. Преследуют лидеров и членов РПЛБЖ. Опускаются до шантажа и подкупа работников, желающих вступить в ряды нашего профсоюза.

Однако мы убеждены, что общественность и, прежде всего, железнодорожники, достойны того, чтобы знать правду, сколь влиятельной ни была бы структура, которая ее скрывает.

И сегодняшний митинг – это очередная акция протеста членов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников и наших сторонников против систематических нарушений в ОАО «РЖД» Конституции и российского законодательства.

Сегодняшний митинг – это акция поддержки наших пермских товарищей по профсоюзу, которые 23 марта начали голодовку против попираательства железнодорожным начальством прав и интересов работников.

Сегодняшний митинг – это еще одна возможность сказать:

Достойной заработной плате – ДА;
Безопасным условиям труда – ДА;
Свободным профсоюзам – ДА».

(ТА РПЛБЖ)

4.3.5.3.

Отчет редакции «Локомотивосоюза» о митинге 29.03.2005

29 марта у здания ОАО «Российские железные дороги» прошел митинг «Против систематических нарушений в ОАО «РЖД» российского законодательства», организатором которого выступил Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников.

Подготовку к митингу активисты и члены Движения сторонников РПЛБЖ начали за долго до акции протеста. Работали с коллегами-железнодорожниками, с нашими потенциальными сторонниками, разъясняли причины, по которым следует 29 марта поддержать РПЛБЖ и прийти к зданию ОАО «РЖД».

По информации, предоставленной гражданами, заинтересованными в дискриминации независимого профсоюза, в митинге участвовало чуть меньше 100 человек. Согласно нашему официальному подсчету, 29 марта сказать: «НЕТ – нарушениям прав работников в ОАО «РЖД»!», прекратить дискриминацию работников по признаку принадлежности к профсоюзу РПЛБЖ!», «НЕТ – нарушениям прав работников в ОАО «РЖД»!», «Даешь железнодорожным чиновникам условия труда и зарплату машиниста!!!», – только членов РПЛБЖ пришло 106 человек. Своих представителей прислали первичные организации Московской, Октябрьской, Северной, Свердловской, Юго-Восточной железных дорог. Добавьте к этому сочувствующих нашему профсоюзу, среди которых находились студенты, делегаты от СОЦПРОФа, ВКТ, КТР, «Профцентра», активисты «Авангарда красной молодежи», национал-большевики (более известны как «лимоновцы»), депутат Госдумы В.Черепков.

Митинг, начавшийся в 10 часов, открыл председатель РПЛБЖ Е.Куликов, подчеркнувший, что «сегодняшний митинг – это очередная акция протеста членов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников и наших сторонников против систематических нарушений в ОАО «РЖД» российского законодательства.

Сегодняшний митинг – это акция поддержки наших товарищей по профсоюзу локомотивных депо Пермь-2. Свердловск-пасс.».

Все представители первичек, выступавшие на митинге, говорили о нарушении их прав в Компании, приводили конкретные примеры. Слова поддержки активным действиям РПЛБЖ в защиту прав работников высказали и сторонники нашего профсоюза:

Виктор Иванович Черепков, депутат Госдумы РФ: «Когда нарушаются законные права граждан, попирается Конституция – это свидетельствует о нездоровой обстановке в организации. А здесь – целая отрасль! Поэтому не мог не прийти на сегодняшний митинг».

Татьяна Пономаренко, член Движения сторонников РПЛБЖ: «Я из Тульской области. На митинг приехала сознательно, так как хорошо вижу, как в последнее время изменилось положение работников отрасли. У меня прадед был железнодорожником, дед всю свою жизнь трудился на железной дороге, сейчас – муж. Прадед работал один: содержал жену и трех детей. Дед за свой труд зарабатывал пенсию, квартиру, детям помогал. В советские годы железнодорожников уважали. А сейчас, гляжу на мужа... Не знаю, какую пенсию он со всеми этими реформами зарабатывает? Да и до пенсии еще дожить надо, а с его работой, когда в последнее время одни нервы, и до заслуженного отдыха можно не дожить».

Павел Жеребин, член НБП: «Презрительное отношение к работникам железных дорог, наплевательство на их законные права, права на достойную заработную плату, на отдых, приведут к тому, что российские железные дороги могут развалиться. В руках железнодорожников есть инструмент для воздействия на власть, на свое руководство, и они этим инструментом должны пользоваться, чтобы отстаивать свои права. Отлично, что сегодня железнодорожники, члены РПЛБЖ, вышли с протестом. Не надо бояться, не надо молчать. Чего-то добиться можно только силой. От начальства, от капиталистов не надо ждать подачек. Времена социализма, к несчастью, кончились. Сейчас свои права можно только отстаивать, только

давлением на власть. Любое несправедливое начальство, любая власть боится самоорганизации народа, самоорганизации рабочих. Сознательность рабочих – это тот инструмент, которого они боятся. Поэтому они и создают различные фальшивые структуры, купленные продажные профсоюзы, которые якобы выступают от имени трудового народа. Пока профсоюзы говорят, что им все нравится, все хорошо, работодатели и будут продолжать пользоваться вседозволенностью, давить и унижать рабочих.

Поэтому будущее за независимыми профсоюзами, которые возникают снизу, а не по указке начальства. Поэтому сегодня, мы, национал-большевики, с вами».

Юрий Леонтьев, топ-менеджер, сторонний участник акции протеста: «Только та организация чего-нибудь стоит, которая умеет защищаться, отстаивать свои права, бороться за своих товарищей. Сегодняшний ваш митинг – это наглядный пример защиты своих прав. Молодцы! Противно, что ваше руководство не вышло к митингующим, а ведь и вы их содержите. Позор!»

Но самое «замечательное» – от администрации ОАО «РЖД» к митингующим, работникам Компании и акционерам ОАО «РЖД», никто из высокого начальства не вышел, не почтил своим вниманием! Вот вам и наглядный пример отношения работодателя к работникам.

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БЛАГОДАРИТ ВСЕХ, ПОДДЕРЖИВАЮЩИХ НАШЕ ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ И ПРИНЯВШИХ 29 МАРТА УЧАСТИЕ В МИТИНГЕ ПРОТЕСТА.

(«Локомотивосоюз», №4 (71), апрель 2005, с.2,3).

4.3.5.4.

Р.Горн: «Актуальны не булыжник,
не революция, а колдоговор»

Уже на следующий день, 30 марта, в СМИ появились первые отклики на акцию протеста РПЛБЖ, один из них – зарисовки с митинга Розы Горн:

«Что сегодня важно для наемных работников? Простой и понятный всем ответ дает плакат одного из участников состоявшегося в Москве 29.03.2005, митинга. На нем вот такая надпись: «Нет колдоговора, будет булжаник». Поясним, что митинг организован Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), с организациями которого многие руководители отделений компании «Российские железные дороги» не желают подписывать колдоговор. По их логике, если подписывается договор с отраслевым профсоюзом, то другого профсоюза, не виртуального, а реально существующего, можно в упор не видеть. Это, естественно, противоречит праву работников на свободу объединения, но мало кого из работодателей сегодня это волнует. Вот краткая история этого плаката...

Митинг был задуман как реальный, зримый протест против усиления эксплуатации работников на железных дорогах России и непродуманной приватизации, ухудшающей, а не улучшающей положение работника. Платят, по-прежнему, если не так уж и мало, то все же явно недостаточно, чтобы покрыть все расходы семьи машиниста или его помощника. За их очень тяжелый труд зарплата в десять-шестнадцать тысяч рублей, как считают в профсоюзе, – чрезвычайно мало. Тем более, что премии постоянно урезают, а то и платят просто за «лояльность» к начальству, отсутствие критики. На Московской железной дороге года через два обещают увеличить зарплату члена локомотивной бригады до 24 тысяч рублей. Но, во-первых, когда это будет, во-вторых, для этого уволят несколько десятков тысяч человек. А ведь уже сегодня число сверхурочных часов растет, и усталые железнодорожники, выполняющие работу за двоих, не могут обеспечить должной безопасности пассажиров. Оскорбляет членов локомотивных бригад, помимо невысокой зарплаты, нарушений в режиме труда и отдыха, плохих условий труда, и бесконечное хамство со стороны администрации и чиновников. А такие случаи, как преследование профактивистов РПЛБЖ, просто за социальную активность и принадлежность к этому профсоюзу, ни в какие ворота

не лезут. В депо Пермь-2, например, вообще от профактивистов «отгородились» вооруженной охраной и не пустили их на работу. Вот о чем шла речь на митинге и в выступлении председателя профсоюза Евгения Куликова, и активистов с Юго-Восточной ж/д, Урала, Перми, депо Пушкино, Домодедово, Узловая и других.

Особо отмечалось, что может быть «наверх» и докладывают об успешной реорганизации отрасли, но на самом деле подвижной состав наших российских железных дорог остается такой же «рухлядью», как и прежде.

Подтверждены требования профсоюза «грубо и бесцеремонно не нарушать наши права, гарантированные Конституцией РФ»: на свободное объединение, на ведение переговоров по социально-трудовым вопросам, на безопасный труд, на достойную оплату труда.

Организаторы митинга заранее призвали другие профсоюзы и общественные организации проявить солидарность с позицией РПЛБЖ. Откликнулись представители СОЦПРОФа во главе с председателем объединения Сергеем Храмовым, Всероссийская Конфедерация труда во главе с председателем Совета Борисом Кравченко, Профцентр, депутат ГД Виктор Черепков (в начале митинга был замечен и депутат Чаплинский), «лимоновцы». А председатель Конфедерации труда России (куда входит РПЛБЖ) Александр Шепель произнес на митинге речь, в которой поставил вопрос о том, во имя чего нас, россиян, снова призывают «потерпеть», затянуть пояса на время продолжающихся реформ? Во времена Днепрогэса и индустриализации народу объясняли, что во имя светлого будущего. О какой разновидности будущего может, однако, идти речь сегодня? Как могут вдохновить современного работника лозунги о «необходимости создания среднего класса», особенно если те, кто провозглашает подобные лозунги, «уже пятнадцать лет богатеют, а мы нищем»? Александр Шепель привел пример Англии, где власти в ответ на требования работников сочли вполне допустимым пересмотреть механизмы приватизации своих железных дорог, не грех и нам прислушаться к подобному подходу. По его убеждению, реформы должны быть

«государственными», облегчать жизнь граждан, увеличивать их достаток. Если в стране нищие граждане, кто в мире будет считаться с такой страной?

В какой-то момент на митинговой площадке раздались призывы – «ре-во-лю-ция!» Но сразу были повернуты организаторами в призыв «В отставку Фадеева! (президента ОАО «РЖД»)). Но и этот лозунг особо не поддерживали. Заметим, что и выступавшие «лимоновцы» были очень политкорректны, хвалили альтернативные профсоюзы и ругали правосудие за то, что семеро членов национал-большевистской партии за недавний захват приемной министра Зурабова приговорены к пяти годам лишения свободы. Наверное, все-таки существует телепатия: в тот же день и почти в тот же час Мосгорсуд услышал скорбь «лимоновцев» по своим молодым товарищам и смягчил им наказание до двух с половиной лет лишения свободы. Очень верное решение: за пять лет можно окончательно превратиться в «профессионального революционера», отвыкнув работать по своей специальности, даже если таковая имеется».

(«Локомотивосоюз», №4 (71), апрель 2005 года)

4.3.6.

РОСПРОФЖЕЛ и его союзники
в колдоговорной кампании 2004–2005 годов

4.3.6.1.

РОСПРОФЖЕЛ: «Обращение ко всем
работникам открытого акционерного общества
«Российские железные дороги»

Мы, делегаты Первой конференции работников Открытого акционерного общества «Российские железные дороги», рассмотрели и утвердили Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД» на 2005 год.

Участники Первой конференции выражают признательность руководству Компании «Российские железные

дороги» и лично ее президенту Геннадию Матвеевичу Фадееву за проявленные взаимопонимание и учет интересов работников, деловой настрой в укреплении и развитии социального партнерства на демократической основе при ведении переговоров по заключению Генерального коллективного договора.

Уверены, что принятие и реализация договора сыграет свою роль в дальнейшем сплочении железнодорожников на выполнение стоящих перед коллективами структурных подразделений компании задач по перевозкам грузов и пассажиров, повышению безопасности движения поездов, улучшению условий и охраны труда, культуре обслуживания пассажиров и в целом созидательной деятельности тружеников компании.

Участники Первой конференции в полной мере осознают необходимость добросовестного и высокопроизводительного труда для выполнения обязательств, предусмотренных Генеральным коллективным договором.

Обращаясь к своим коллегам по работе, призываем их добросовестно и ответственно исполнять свои трудовые обязанности, соблюдать дисциплину труда, повышать его производительность и качество, проявлять инициативу и творческий подход к порученному делу, постоянно повышать уровень профессионального мастерства и знаний, соблюдать требования по охране труда и обеспечению безопасности движения поездов.

Надеемся, что наш призыв будет услышан и подкреплен практическими делами наших товарищей и коллег».

*Принято
делегатами Первой конференции
работников ОАО «РЖД»,
созванной РОСПРОФЖЕЛ.
Москва, 21.10.2004*

(ТА РПЛБЖ)

4.3.6.2.

Что такое социальное партнерство в понимании администрации ОАО «РЖД»

*Телеграмма из Москвы
Бутырской НР 132 А 4/8 17-00*

Руководителям предприятий
и председателям профсоюзных
комитетов ТЧ-4 ТЧ-9 ТЧ-10 ТЧ-31

В связи с телеграммой НР 692 от 06 03 04 из ДОР-ПРОФСОЖа (РОСПРОФЖЕЛ. – Р.В.) Московской железной дороги прошу вас еженедельно представлять в терком дирекции /срок представления четверг до 14-00/ информацию о работе проводимой вами с альтернативными профсоюзами по следующей форме:

1. Сколько принято работников депо, в том числе направлено отделом кадров согласно коллективному договору в профком для согласования приема на работу.

2. Сколько уволено работников депо, в том числе членов РОСПРОФЖЕЛ, РПЛБЖ, неохлаченных членством.

3. Состояние членской базы РОСПРОФЖЕЛ [и] РПЛБЖ, неохлаченных членством.

4. Проведение встреч и бесед с работниками депо по вовлечению в профсоюз.

5. Участие альтернативных профсоюзов при заключении, а также при подведении итогов по выполнению коллективного договора, в подготовке к летним и зимним перевозкам. Участие в мероприятиях по охране труда. Приведение комнат отдыха локомотивных бригад в соответствие с действующим постановлением ЦТК-10 2001г и т.д.

Информацию передавать по факсу 6-13-96.

Зам. теркома ПИТЕРЕКОВА

(ТА РПЛБЖ)

Телеграмма из Москвы

УПР МРСК НР Н/1552 А 21.10.04. 2200

Срочно. Вручить немедленно лично

ПРИГ, НДОППР, ДОППР,
Тула, Курск, Смоленск, Брянск,
ТЧ-3, 4, 7, 9, 10, 12, 14, 17, 20, 26, 31

В связи с возможными акциями по нарушению стабильности движения пригородных поездов приказываю организовать с 22.10.2004 по 25.10.2004 круглосуточное дежурство командного состава и инструкторского состава и нахождение в резерве по 2-3 локомотивные бригады из числа наиболее ответственных и преданных железнодорожному транспорту работников. О всех случаях нарушения нормальной эксплуатационной работы немедленно докладывать руководству.

НЗ 1 ГЛУХОВ

(ТА РПЛБЖ)

4.3.7.

О.Ревзина, «Грязная пена»

Что только не придумывало железнодорожное начальство для борьбы с РПЛБЖ, к каким только мерам не прибегало. Уж оно его душило-душило, душило-душило... Однако этих радетелей за народное благо и права трудящихся, кажется, ничем не пронять. Более того, несмотря на давления-гонения, время от времени то в одном депо, то в другом, железнодорожники заявляют (о, ужас!) о создании новых профсоюзных организаций РПЛБЖ. И как тут прикажете начальникам спокойно отсиживаться в кабинетной тиши, попивая чаек и поплеывая на требования рабочего люда?! Борьба, одна борьба... Покой нашим железнодорожным руководителям разных мастей и должностей, судя по всему, только снится.

В феврале текущего года в локомотивном депо Свердловск-пассажирский была создана профсоюзная организация РПЛБЖ. Не успел данный профсоюз еще по настоящему к работе приступить, а «наверху» уже зашевелились. Как могли, да кто позволил? Надо это дело, пока члены РПЛБЖ зубки не показали, на корню истребить. И вот уже в адрес начальника локомотивного депо Свердловск-пассажирский и председателя ДОРПРОФСОЖа за подписью НОД 2 Швиндта и РПРОФ 2 Маспанина летит телеграмма следующего содержания: «В связи с созданием профсоюзной организации РПЛБЖ в локомотивном депо Свердловск-пассажирский, деятельность которой может быть направлена на дестабилизацию работы локомотивного депо Свердловск-пассажирский, начальнику локомотивного депо Деордиеву А.Г. совместно с председателем профсоюзного комитета Андреевым В.Д. провести в срок до 07.06.2004 индивидуальные собеседования с каждым работником, вступившим в РПЛБЖ. О результатах собеседования еженедельно докладывать лично НОД 2 Швиндту С.В. и зам. председателя ДОРПРОФСОЖа Маспанину А.П. Предупредить начальника локомотивного депо Деордиева А.Г. и председателя профкома Андреева В.Д. о персональной ответственности за деятельность РПЛБЖ в локомотивном депо Свердловск-пассажирский».

Абсурд? Конечно. Это надо же такую общественную нагрузку на людей повесить! Ладно, председатель профкома... Чем ему еще заниматься, как не борьбой с «конкурирующей» профорганизацией. Но начальнику депо за какие провинности поручили опросы-допросы проводить, да еще с еженедельным отчетом о результатах своей подрывной деятельности «наверх» докладывать? Ему что, больше заняться нечем? Вместо того, чтобы сесть начальнику с представителями местной организации РПЛБЖ за стол переговоров, спокойно все обсудить и наметить дальнейший план действий по улучшению условий труда и показателей депо, Деордиева А.Г. и Андреева В.Д. принуждают к противостоянию своим рабочим. О чем господа Швиндт и Маспанин думали? Неужели рассчитывали, что вот начальство погрозит пальчиком, и начнется пого-

ловный исход из РПЛБЖ и вступление экс-членов данного профсоюза в Роспрофжел. Наивные.... Тот, кто ныне сознательно вступает в ряды РПЛБЖ, это уже не представители «страны рабов, страны господ». Это нормальные, здравомыслящие люди, думающие не только о своем сегодня, но и о завтрашнем дне.

Впрочем, если призадуматься, то господ Швиндта и Маспанова понять можно. Их ведь тоже начальство требует за беспорядки на подведомственной им территории. Вот они, судя по всему, и поспешили отметиться. Перестарались? А вот это – нет. РПЛБЖ депо Свердловск-пассажирский надо развалить – да и вообще, надоел этот РПЛБЖ, слухи о положительных результатах деятельности которого по стране разлетаются со скоростью ветра. Глядишь, если и дальше подобным образом дело пойдет, в скором времени какие коллективы железнодорожников получим? Неподатливые. Несговорчивые. Тут уж с ними не поступишь, как хочешь. Следовательно, пора «делать оргвыводы», задействовать «кого надо».

Для борьбы с неугодным профсоюзом все цели хороши, в том числе и те, которыми посоветовали воспользоваться начальнику локомотивного депо Свердловск-пассажирский и председателю ПК Роспрофжела этого предприятия. И не беда, что отношение рабочих к своему руководству после подобных мер скатится до «нулевой отметки» (Оно, это отношение, и так оставляет желать лучшего).

Уж как-то слишком грубо сработали Швиндт и Маспанов. Одно начало телеграммы чего стоит с указанием точного срока проведения разъяснительных бесед, использованием выражения «может быть направлена на дестабилизацию работы...», упоминанием о персональной ответственности за деятельность РПЛБЖ в локомотивном депо... То ли 18-ым, то ли 36-ым годом попахивает... Господа, зачем воду мутить, попусту коллег по работе какой-то дестабилизацией пугать, выдавая желаемое за действительное. Не хорошо, все-таки люди взрослые, большие посты занимаете, а к таким детским страшилкам прибегаете. Не хорошо!

Нет, приятно, конечно, сознавать, что РПЛБЖ побаиваются, уважают (ведь если людей пугают РПЛБЖ, а самому профорганизацию вот уже который год пытаются развалить, это никак иначе не воспринимается).

(«Локомотивосоюз», №4 (59), июнь 2004 года)

4.3.8.

М.Сальников, «Факты
не соответствуют действительности»

Тут недавно Президиум ДОРПРОФСОЖа Свердловской железной дороги листовочку выпустил – обращение к уважаемым работникам локомотивных депо, начинающееся с рассказа о «значительных и весомых результатах» деятельности Дорпрофсожа за 2003 год. Перечисление заслуг составило аж 15 пунктов, ознакомившись с которыми мы, члены первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Свердловск-пассажирский, воскликнули: «Поздравляем вас, господа сограждане!» Авторы агитки, например, сообщают, что в прошлом году профсоюзом железнодорожников «не допущено снижения заработной платы. Железнодорожники реально оценили повышение заработной платы в 2002 году на 50%, в 2003 году – на 30%». «ЛОЖЬ!» – говорим мы. Пример простой арифметики: 10000 руб. + 50% = 15000 руб.; 15000 руб. + 30% = 20000 руб. Вопрос: это у кого же из нас зарплата выросла вдвое?

«Сохранена социальная сфера», – хвалятся члены Президиума Дорпрофсожа. Снова ЛОЖЬ! Сколько закрылось детских садов? Детей некуда девать, приходится женщинам сидеть дома, а это еще минус из семейного бюджета. А сколько закрылось общежитий... Где жить молодым работникам?

В листовке также сообщается, что подготовлен проект Генерального коллективного договора (а кто-нибудь из нас, простых рабочих, его видел?), сохранена система социальной поддержки ветеранов (поинтересовались бы на

этот счет у пенсионеров нашего депо, в ответ слышали бы много интересного в нецензурных выражениях), что в марте т. г. Роспрофжел добился решения о сохранении порядка выдачи проездных билетов (а зачем надо было этого добиваться, если бы не было «прихватизации» железных дорог?)...

Президиум Дорпрофсожа выдает положительный пример своих деяний – мы, члены РПЛБЖ, его опровергаем. И так почти по каждому пункту. Факты, как обычно пишется, не соответствуют действительности. Ну и ладно. Ведь не ради отчета о проделанной за год работе создавалась листовка. Цель ее куда более ответственная – очернить Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников.

Господа, если верить вам, РПЛБЖ – это организация, не имеющая веса, от которой ничего не зависит, с которой руководители не считаются. Так, какого, простите за грубость, черта, вы к ней цепляетесь, ее членов грязью поливаете, в злобе заходите?! Авторы листовки нас величают «никому неизвестным профсоюзом». Ладно, не возражаем. Нашей первичке, действительно, нет еще и полугода, но нас уже 152 человека. И это только начало! Всего же на сети дорог РПЛБЖ действует в 34 депо с 1992 года, и господа из Роспрофжела об этом прекрасно информированы. Между прочим, не правы авторы листовочки, утверждая, что «методы и стиль работы РПЛБЖ: секретность, скрытность, а порой и ложь. Держа в глубокой тайне численность своего профсоюза, эта организация, нередко обманным путем, без заявлений зачисляет в него работников ж. д. транспорта». Это уж, как говорится, с больной головы на здоровую. Списки членов нашей первички представлены ТЧ-3, ТЧ-6, начальнику дороги, председателю Дорпрофсожа. Имеется у нас список участников учредительного собрания – 24 человека, протокол, подписанный ими, и 128 заявлений, собственноручно заполненных работниками депо. А на счет «без заявлений», так тут Роспрофжел приписывает нам свои «подвиги». Это в их профсоюз зачисляли «автоматом» при приеме на работу, без всяких заявлений. В некоторых депо такая

практика продолжается и сегодня. И все об этом прекрасно знают.

Члены Президиума Дорпрофсожа считают, что создание на железной дороге первичных организаций РПЛБЖ «может привести к дестабилизации работы подразделений, снижению уровня трудовой дисциплины и безопасности движения», подразумевая, видимо, что в рядах РПЛБЖ сплошь туеядцы и нарушители дисциплины. Вы не правы, господа! В нашей первичке, к примеру, состоят уважаемые работники депо, многократно отмеченные премиями и благодарностями за добросовестный труд руководством депо, отделения и дороги, наставники молодых, классные машинисты, помощники и слесари высокой квалификации. Кстати, если члены нашей первичной организации – это сплошь негодяи и лодыри, почему же вы нас так переманиваете в ряды своего профсоюза?! Или надеетесь, что в Дорпрофсоже под вашим чутким руководством мы перевоспитаемся?

«Сегодня мы должны понимать, – призывают члены Президиума Дорпрофсожа, – что сохранить и преумножить социальную защищенность железнодорожников возможно только тогда, когда все мы, работники Свердловской магистрали, будем выступать единым коллективом в одном профсоюзе, и лишь в том случае, если каждый из нас осознает прямую зависимость роста заработной платы и социальных льгот от результатов собственного труда». Рост заработной платы, зависящий от результатов нашего труда, давно осознали и прочувствовали. Мы вкалываем на все двести процентов, а особого роста зарплат не ощущаем.

Единым фронтом, т. е. коллективом, в одном профсоюзе и только так мы придем к какой-то там победе. Но в локомотивных депо есть рабочие, которые ни в каком профсоюзе не состоят. Их деятельность как оценить? Они на кого и для чего работают?

Ознакомились мы с агитационным творением членов Президиума Дорпрофсожа, внимательно изучили. И поняли: вы просто боитесь РПЛБЖ! Боитесь, что люди верят нам, видя результаты нашей работы. К примеру, не

без активного участия нашей первичной организации РПЛБЖ наконец-то шифр «471» включен в расчет среднего заработка. А это значит – каждому поезвному машинисту и помощнику всей Свердловской ж. д. добавится к отпускным 2500-3000 рублей, увеличится оплата больничных, учебных отпусков (сессионные) и работы «по среднему».

Раньше нам, работникам локомотивного депо Свердловск-пассажирский, ввали кулуарно (не будут платить «уральские», выслугу, больничные, лишат билетов и пр.). Теперь Дорпрофсоюз выдает дезинформацию открытым текстом: «Сейчас мы добиваемся того, чтобы ОТС распространялось только на членов нашего профсоюза». Господа, возьмите наконец-то в руки Трудовой Кодекс РФ и внимательно его изучите. В ст. 45, например, черным по белому написано: «отраслевое соглашение определяет общие условия оплаты труда, трудовые гарантии и льготы работникам отрасли»; в ст. 43 – «действие коллективного договора распространяется на всех работников данной организации». Где же здесь указание на то, что работник должен состоять в том или ином профсоюзе?! Хватит врать людям! Пора научиться отвечать за свои слова и действия. Мы направили нашего представителя к председателю Дорпрофсоюза Свердловской железной дороги товарищу Сухову. Поставьте, дескать, уважаемый, подпись под той лживой прокламацией, которую расклеили по депо. Отказался – понимает, что при наличии подписи его можно будет к ответственности за клевету привлечь.

...Вот такая грязная листовка с лживыми примерами от Президиума Дорпрофсоюза Свердловской железной дороги. Хотели люди как лучше, а получилось... Впрочем, не рискуя стать плохими пророками, попробуем предсказать. Мы еще читаем много новых страшных сказок о РПЛБЖ и «светлых» историй про членов нашей первички. Пишите, господа. Бумага все стерпит. Да и ладно. Дело, как водится, не в бумаге.

(«Локомотивосоюз», № 5 (60), июль 2004 г.)

4.3.9.

С научно-практической конференции
«Соблюдение прав и свобод человека
в ОАО «Российские железные дороги»
Москва, 10.12.2004 – отчет пресс-службы РПЛБЖ

10 декабря в Москве состоялась научно-практическая конференция по проблеме «Соблюдение прав и свобод человека в ОАО «РЖД», инициаторами проведения которой выступили Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников и Профцентр.

Основные цели данного мероприятия: освещение реального положения дел с защитой прав работников в Компании и нарушений работодателем российского законодательства; помощь лидерам РПЛБЖ в овладении современными подходами и технологиями борьбы за права своих членов.

Участие в мероприятии приняли представители ряда первичных организаций РПЛБЖ, а также Елена Герасимова, директор Центра социально-трудовых прав; Владимир Миронов, доктор юридических наук, профессор, руководитель секции трудового законодательства Экспертного совета при Уполномоченном по правам человека в РФ; Лев Пономарев, Движение «За права человека»; Людмила Алексеева, руководитель Московско-Хельсинской группы; Юрий Миловидов, исполняющий директор Профцентра; Александр Шепель, президент КТР; представители СОЦПРОФа и Калужского центра по правам человека.

СМИ представляли газеты «Правда», «Представитель власти», «Локомотивосоюз», «Борьба», «Рабочая сила», журналист Альберт Сперанский, редактор газеты «Профтек» (г. Санкт-Петербург) Вадим Большаков. Примечательно, что за два дня до конференции число аккредитованных журналистов, в том числе от центральных изданий и телекомпаний, превышало 15 человек. Однако 10 декабря большинство из них без каких-либо объяснений не явились на конференцию. Проигнорировали данное мероприятие и Представители ОАО «РЖД».

Конструктивный разговор начал Евгений Куликов, председатель РПЛБЖ, вице-президент КТР, сопредседатель Профцентра. Он сообщил, что в настоящее время, после реорганизации железнодорожной отрасли и создания ОАО «РЖД», в предприятиях и структурных подразделениях Компании отмечается значительный рост нарушений прав железнодорожников, гарантированных людям российским законодательством и Международными правовыми актами: «К сожалению, на железнодорожном транспорте, начиная с 1917 года, о правах работников никто и не задумывался. Особо не думают о них и в настоящее время». В подтверждение данных слов Евгений Александрович привел конкретные примеры, известные каждому простому железнодорожнику. (О многих нарушениях рассказывала и наша газета). Заданный тон подхватили председатели ряда первичек РПЛБЖ: Сергей Бурцев, Сергей Линева, Николай Павлов, которые в своих выступлениях привели конкретные примеры нарушений трудового законодательства в ОАО «РЖД», подтвердив их аналитическими данными. Рассказали они и о внутренней кухне профсоюза. Впрочем, здесь нет никаких особых новшеств. Есть нормативы по работе с материалами; опыт обращений к транспортному прокурору, в судебные инстанции. Опыт поиска справедливости в суде и прокуратуре имеется, но результаты таких обращений не всегда соответствуют букве закона. Впрочем, не трудно догадаться на чью сторону склоняется чаша весов, если, к примеру, офис Тульского транспортного прокурора располагается в здании дирекции Тульской железной дороги. Руководство последнего не только любезно выделило помещение, но и отремонтировало его.

По общему мнению, участников мероприятия, программа конференции оказалась насыщенной, общение с представителями правозащитных организаций, независимых профсоюзов, экономистами – полезным и интересным. Однозначно отрицательных оценок участие в мероприятии не поступило, однако в ряде случаев представители РПЛБЖ ответили весьма уклончиво, в том смысле, что время покажет, насколько действенным окажутся

методы отстаивания прав работников, которыми поделились коллеги, в ОАО «РЖД». Итогом конференции стало утверждение ряда предложений, в частности: о более тесном контакте с коллегами из рядов независимого профсоюзного движения, т. к. «если мы едины — мы непобедимы»; об усилении работы по освещению деятельности РПЛБЖ в российских СМИ; о проведении обучающих семинаров для членов РПЛБЖ с целью научить их грамотно отстаивать свои права.

(«Локомотивосоюз», №12 (67), декабрь 2004 года, с. 3,6)

5. РПЛБЖ

и правительственная политика монетизации льгот

5.1.

Обращение представителей российской общественности
к Президенту Российской Федерации В.В.Путину

Уважаемый Владимир Владимирович!

В конце января 2005 года, в рамках заседания Совета ПРОФЦЕНТРа, лидеры региональных профсоюзов, общественных организаций, политических партий, при участии депутатов Государственной Думы обсудили вопросы весьма непрофессиональной и даже провокационной «монетизации» льгот, осуществляемой Правительством РФ.

На этом заседании принят ряд предложений, обращенных к Вам, Президенту России, с целью ликвидации опасной напряженности в обществе, увидевшем в Федеральном законе №122 ухудшение условий жизни большей части россиян, угрозу нарушения своих прав на достойную жизнь. Эти предложения в Ваш адрес направлены за подписью председателя Совета ПРОФЦЕНТРа Кислюка М.Б. (письмо от 26.01.2005 №ПЦ-6).

К этим требованиям присоединились участники двух съездов, проходивших в день заседания Совета в Москве:

съезд Федерации профсоюзов России и съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников.

Одним из наших предложений является приостановка действия ФЗ РФ №122 и проведение тщательного анализа с участием широкой общественности в регионах, его экономических, финансовых, национальных и нравственных последствий.

Протесты льготников заставляют правительство тратить на реформу дополнительные деньги, притом, что регионы потихоньку отказываются от монетизации, предпочитая оставлять льготы в натуральном виде. У многих регионов нет своих средств на проездные, и губернаторы предпочитают растить долги перед транспортными предприятиями, откладывая реформу до лучших времен. По данным Минфина 16 регионов полностью сохранили натуральные льготы, 4 региона провели замену льгот деньгами не только на транспорте и в обеспечении лекарствами, но монетизировали коммунальные услуги. Только 2 субъекта Федерации сохранили льготный проезд на весь 2005 год.

Большинство регионов ждут от центра корректирующих действий!

Главный вопрос с монетизацией льгот в том, как при проведении важной и в общем-то неизбежной финансовой реформы не допустить ненужных социальных издержек.

Президента вынуждают вмешиваться напрямую в частную ситуацию. На наш взгляд, нельзя эксплуатировать популярность главы государства для решения задач уровня начальников департаментов министерств.

В деле, затрагивающем интересы миллионов ветеранов и пенсионеров, нельзя просто многое перекинуть на регионы. Пенсионеры – это наши родители, а не статья расходов, а регионы – это и есть страна Россия.

У нашей страны есть ряд фундаментальных особенностей. Которые должны учитываться при проведении любой масштабной реформы. Во-первых, социальное неравенство. Разрыв между богатыми и бедными очень велик и люди чутко реагируют на малейшую несправедливость.

Во-вторых, колоссальное неравенство регионов. Контраст столичных городов, нефтяных анклавов и портовых регионов очевиден. В-третьих, слабость гражданского общества. Тут как раз бы пригодилась Общественная палата, но не назначенная для одобрения законов достойными врачами, филателистами и музыкантами, а для реальной критики экспертами.

В основу реформы следует положить принцип не ухудшения реального положения для большинства социально уязвимых групп и регионов.

Региональные различия столь велики, что неразумно предлагать регионам вытянуть возложенные на них обязательства.

Суть дела — во внимательном анализе положения отдельных групп и регионов, слаженной работы властных институтов от анализа до реализации, включая диалог с гражданами по вопросам жизненной важности для них, и для государства.

Социальные результаты, повышение качества жизни людей не менее важны, чем динамика экономических показателей. Для успешного развития России необходимо стабильность, а не постоянные потрясения, тем более, вызванные нерадивыми, непродуманными действиями как исполнительной власти в лице Правительства РФ и большинства губернаторов, так и абсолютно безответственного думского большинства.

Государство должно проводить последовательную политику повышения доходов населения. И в этой части мы считаем совершенно необходимым:

- 1) законодательно закрепить норму почасовой оплаты труда, размер которой должен быть не менее 100 руб./час;
- 2) ежемесячно проводить индексацию заработной платы с учетом инфляции.

Реформа системы образования и профессиональной подготовки, предлагаемая Правительством РФ, приведет к тому, что значительная часть молодежи не сможет приобрести знания и навыки, необходимые в современной экономике. То есть квалифицированный потенциал нашего населения не будет воспроизводиться.

Множество ошибок, непродуманных действий, непрофессионализм Правительства РФ во главе с Фрадковым М.Е. за год его деятельности говорит о том, что правительство не справилось со своей задачей – эффективное управление экономикой.

Основные провалы – монетизация льгот и административная реформа, дают нам право требовать отставки такого неэффективного правительства.

У Вас, уважаемый Президент, еще три года работы на этом посту. При такой команде людей в правительстве, которые работают только на себя, забывая о народе огромной страны, нет никаких оснований рассчитывать на успех.

Мы ждем от Вас шагов, отвечающих интересам большой, богатой страны, с многострадальным, но очень доброжелательным, разумным, талантливым народом.

Сегодня мы присоединяемся к протестному движению российских граждан, требующих достойных условий жизни, соблюдения прав личности, следования нормам Конституции РФ.

04.02.2005

Председатель Совета Профцентра М.Б.КИСЛЮК,

Председатель Федерации профсоюзов России

С.А.КОВАЛЕВ,

Председатель Российского профессионального союза
локомотивных бригад железнодорожников

Е.А.КУЛИКОВ,

Депутат Московской Городской Думы, И.М.РУКИНА,

Депутат Государственной Думы РФ В.И.ЧЕРЕПКОВ

(ТА РПЛБЖ)

5.2.

О.Казарина, «Оно нам надо!»

В редакцию поступил вопрос: «Члены РПЛБЖ принимают активное участие в акциях протеста, которые никак не связаны не только с нашей профессиональной деятельностью, но и вообще с железнодорожной отраслью. На-

пример, в митингах против монетизации льгот. Зачем? Оно нам надо? Если для пиара, то все равно в телепередачах нас не покажут. Алексей».

Ответить на него мы попросили председателя РПЛБЖ Е. Куликова:

«— Наверное, действительно, легче и проще жить по принципу: пока меня лично это не касается, и шевелиться не стоит. Лежи себе на диване, смотри сериалы и футбол, а чужие дяди пусть сами свои заморочки разбирают. Вот только когда нашему профсоюзу поддержка потребуется, те же самые чужие дяди, махнув рукой, спокойно могут заявить: «Оно нам надо!» Один в поле не воин. Мы выступаем в одном строю с теми, чьи действия и принципы не противоречат Уставу РПЛБЖ.

Относительно митинга против монетизации льгот, в которых участвовали наши представители...Федеральный закон РФ №122, принятый в августе 2004 г. совершенно безответственной Госдумой, не пожелавшей в момент его принятия услышать протестные голоса своих сограждан, существенно нарушает права граждан РФ на социальную поддержку со стороны государства, ухудшая условия жизни значительной части нашего общества, чьими руками и создан тот потенциал России, который сегодня и создает богатство страны. Люди, выполнившие свой гражданский или ратный долг перед Отечеством, вынуждены выходить на улицу, перекрывать дороги, чтобы власть обратила на них внимание, услышала их требования и откликнулась на них. И сегодня мы, дети и внуки пенсионеров-ветеранов труда и войны, вышедших с протестом на улицы своих городов, просто обязаны поддерживать их своими действиями. Оно нам надо, это наш долг!

Возможно, со временем все утрясется, наладится, но чем данная реформа уже сегодня оборачивается!.. К тому же, все в нашей жизни проходящее, в том числе и молодость. Что нас ждет впереди? Не очень солидная пенсия, если к тому времени ее совсем не отменят. Так что стоит автору вопроса подумать, правильно ли поступил РПЛБЖ, приняв участие в митингах протеста против монетизации льгот или нет».

(«Локомотивосоюз», №2 (69), февраль 2005 года, с. 2)

6.
РПЛБЖ в борьбе за «рабочее единство»

6.1.
РПЛБЖ и Международная
Федерация транспортников (МФТ):

6.1.1.
Решение Центрального комитета РПЛБЖ
о членстве в МФТ

В целях наиболее полной реализации уставных целей и задач профсоюзов по представлению и защите социально-трудовых прав и свобод членов профсоюза, Пленум Центрального комитета РПЛБЖ решил подать заявку на членство в Международную Федерацию транспортников и в случае ее принятия выполнять все требования, вытекающие из Устава МФТ.

26.06.2001
Председатель РПЛБЖ
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

6.1.2.
Послание РПЛБЖ
Генеральному секретарю МФТ Д.Кокрофту,
и Председателю координационного совета
членских организаций МФТ в России,
Председателю РОСПРОФЖЕЛ А.Б.Васильеву

В связи с принятием Исполнительным комитетом МФТ решения об отложении рассмотрения заявления Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников о вступлении в МФТ, Исполнительный комитет РПЛБЖ направляет дополнительную информацию о Профсоюзе.

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников, являющийся инициатором возрождения свободного профсоюзного движения на железнодорожном транспорте, создан 27.01.1992.

РПЛБЖ, созданный по профессиональному признаку, тем не менее не отказывает в помощи работникам других специальностей.

За свою непродолжительную деятельность РПЛБЖ доказал свою жизнеспособность и эффективность в отстаивании, не на словах, а на деле интересов людей труда.

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников в настоящий момент насчитывает в своих рядах около 3.000 членов, которые осуществляют трудовую деятельность на железнодорожном транспорте Российской Федерации».

21.02.2002

Председатель РПЛБЖ
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

6.1.3.

Послание Председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова,
Генеральному секретарю МФТ Д.Кокрофту

Дорогой брат Дэвид!

Исполнительный комитет Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников с большим удовлетворением воспринял решение, принятое Исполнительным комитетом МФТ.

Солидарность всегда была важным фактором для защиты интересов работников, особенно в период глобализации мировой экономики.

Надеемся, что это событие сыграет положительную роль, как для развития Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, так и для укрепления международной профсоюзной солидарности.

Направляем Вам проект договора с Российским профессиональным союзом железнодорожников и транспортных строителей.

С братским приветом,

05.07.2002

Председатель РПЛБЖ
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

Комментарий ред. Руководство РОСПРОФЖЕЛа до сих пор изучает данный проект договора с РПЛБЖ. В результате, Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников до сих пор так и не является членом МФТ, так как без официального ответа от РОСПРОФЖЕЛа РПЛБЖ не может формализовать окончательно свое вступление в Международную Федерацию Транспортников. Однако, не являясь де-юре членом МФТ, РПЛБЖ регулярно участвует, естественно, по своей собственной инициативе, в доступных ему практических мероприятиях Международной Федерации Транспортников. Как это было, тогда, когда РПЛБЖ проводил митинги протеста против приватизации железных дорог в рамках аналогичных акций протеста МФТ 10.10.2002.

6.2.

А.Сафро, «Общие цели – единый профсоюз»

После прошедшего не так давно IV Съезда РПЛБЖ от его новых руководителей все чаще слышится идея о необходимости объединения всех профсоюзов, действующих на железнодорожном транспорте, на базе РПЛБЖ. Об этом я решил поговорить с Андреем Борисовичем Гавриловым, который возглавляет первичку РПЛБЖ локомотивного депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский (ТЧ-8) Октябрьской железной дороги, а с недавних пор является также заместителем председателя РПЛБЖ. Андрей частый гость Центра «Эгида», кроме того, мы с ним давно знакомы еще по общей профсоюзной работе.

А.Сафро. Андрей, я знаю, что помимо должностей в РПЛБЖ ты являешься еще и лидером Конфедерации Свободных профсоюзов Октябрьской железной дороги (КСП ОЖД). Как связана работа, которой ты занимаешься в своем профсоюзе, с тем, что приходится делать в Конфедерации?

А.Гаврилов. Действительно, в КСП ОЖД входят несколько профсоюзов, которые, в свою очередь, объединяют

работников разных специальностей и профессий. Но то, чем мы занимаемся в РПЛБЖ, тесно связано с проблемами всех работников ОЖД, вне зависимости от их принадлежности к профсоюзам. Цель-то у нас общая – защитить интересы работника, его права. И работодатель у нас один.

А.С. Общаясь с профсоюзниками, в том числе с руководителями РПЛБЖ, часто слышу об идее объединения всех независимых железнодорожных профсоюзов, не входящих в структуру Роспрофжеда, на базе одного российского профсоюза – РПЛБЖ. Скажи, откуда эта идея возникла и в связи с чем?

А.Г. На самом деле идея такого объединения возникла не сегодня. Ее высказывали многие прежние руководители железнодорожных профсоюзов, но она не находила поддержки. Возможно потому, что у кого-то амбиции были сильнее чувства самосохранения и солидарности. Да и не то было время. Не готовы были объединиться. Не все понимали, или не хотели понимать, что, только объединившись с другими независимыми от работодателя профсоюзами, мы сможем добиться реального успеха, защитить интересы работников. Сейчас ситуация кардинально изменилась. Причем на всех уровнях, начиная с общероссийского и заканчивая структурными подразделениями железных дорог.

А.С. Какие же новые опасности появились, что заставило задуматься об общих, единых действиях?

А.Г. Во-первых, сейчас велика вероятность принятия Государственной Думой нового Трудового Кодекса. И если это будет правительственный вариант, то о многих своих правах, гарантиях и льготах работникам можно будет забыть навсегда. Это основная опасность.

Кроме того, сложная ситуация может возникнуть при реализации программы МПС РФ по реформированию железнодорожного транспорта. Здесь тоже много вопросов, в решении которых профсоюз должен активно участвовать, чтобы защитить интересы работников.

Третья проблема – заключение коллективных договоров на предприятиях ОЖД. Договоры между Роспрофжелом и администрацией интересам работников не отвеча-

ют. Как правило, они в большей мере содержат гарантии представителям Роспрофжела, чем защищают права его рядовых членов. Чаще же они дублируют законодательство, т.е. гарантируют лишь то, что и так положено работникам по закону. А заключаемые РПЛБЖ и другими независимыми профсоюзами договоры действительно отвечают интересам работников, но действуют на малом числе предприятий дороги. Работодатель часто в нарушение закона уклоняется от заключения колдоговоров, понимая, что РПЛБЖ не пойдет ни на какие сделки, в ущерб интересам работников и будет защищать их права. А так как заключение колдоговора, который бы гарантировал работникам защиту их прав и интересов, добиться в одиночку очень трудно, то отсюда и идея – объединить свои силы. Важно, что это понимает не только сегодняшнее руководство РПЛБЖ, но и лидеры большинства железнодорожных профсоюзов. Поэтому можно сказать, что СИТУАЦИЯ ДЛЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ СОЗРЕЛА. Работникам нужно четко понимать, что защитить самих себя они смогут, только объединившись в сильный и, главное, независимый от работодателя профсоюз!

А.С. Хорошо. Что объединяться нужно, лидеры профсоюзов понимают. Но почему на базе РПЛБЖ? Почему не создать какую-то другую структуру?»

(«Локомотивосоюз», №3 (41), май 2001 года)

6.3.

РПЛБЖ и I Всероссийский съезд рабочих.
Москва, 10.07.2004

6.3.1.

В Исполнительном комитете РПЛБЖ

29 июня состоялось заседание Исполнительного комитета Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников. Из вопросов, включенных в план работы заседания, особое обсуждение вызвали

два: о предстоящем Всероссийском съезде рабочих и рассмотрение заявлений председателей первичек локомотивных депо Узловая, Пермь-сортировочная и Пермь-2.

Пресс-служба РПЛБЖ

(ТА РПЛБЖ)

6.3.2.

Пресс-служба РПЛБЖ

о подготовке I Всероссийского съезда рабочих

10.07.2004 в Москве по инициативе Центра поддержки профессиональных союзов и гражданских инициатив «ПРОФЦЕНТР» будет проходить Всероссийский Съезд Рабочих (ВСР), посвященный 15-летию начала рабочего движения в России.

Предполагалось, что Съезд станет не только подведением итогов деятельности свободных профсоюзов за прошедшие 15 лет, но и покажет силу и единство наших организаций. Однако, чуть больше месяца назад в адрес ряда председателей национальных объединений профсоюзов поступило письмо за подписью председателя НПГ России А.А.Сергеева, в котором он рекомендует «не участвовать в работе Оргкомитета по проведению ВСР». Александр Андреевич подчеркивает, что Независимый профсоюз горняков – организация, родившаяся в результате шахтерских забастовок летом 1989 года, и «считает дату 11 июля своим «неформальным днем рождения», днем возрождения рабочего движения». Из чего, видимо, следует, что никакая иная организация не имеет права на проведение в этот день каких-либо мероприятий, связанных с рабочим движением.

Непонятны ни форма, ни содержание письма, ни основания, по которым оно написано. Это что? Попытка приватизировать профсоюзное движение в России путем закрепления за НПГ календарной даты? Вызывают недоумение и непонимание позиции и действия господина Сергеева. Не-

ужели причина в банальной обиде на то, что идея проведения съезда пришла не Александру Андреевичу, не им лично она подана, и не НППГ России в единственном лице выступает инициатором и организатором Съезда?

Исполнительный комитет РПЛБЖ не разделяет позицию председателя НППГ А.А.Сергеева, высказанную им по поводу деятельности «ПРОФЦЕНТРа», и подтверждает свое решение принять участие 10.07.2004 во Всероссийском съезде рабочих»

(ТА РПЛБЖ)

6.3.3.

РПЛБЖ на I Всероссийском съезде рабочих

6.3.3.1.

«В интересах людей труда».

Отчет пресс-службы РПЛБЖ о работе съезда

На Всероссийском съезде рабочих делегация РПЛБЖ была самой представительной по численности.

10 июля в Москве по инициативе ПРОФЦЕНТРа прошел Всероссийский съезд рабочих, посвященный 15-летию рабочего движения в РФ, участие в котором приняли делегаты от профсоюзных и общественных объединений, представлявшие большинство отраслей экономики и профессий, политических партий... Съезд открыл председатель Оргкомитета М.Б.Кислюк. В своем докладе Михаил Борисович сообщил о развитии социально-трудовых отношений и актуальных проблемах профсоюзного и рабочего движения, привел примеры успешной борьбы ряда независимых профсоюзов, в том числе и РПЛБЖ, за интересы своих членов. «Серьезную и кропотливую работу по защите интересов и трудовых прав своих членов проводит Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников, – сказал Кислюк. – В арсенале его борьбы – локальные забастовки, пикеты, многотиражная газета, листовки... В отличие от просоветского, фактически желтого профсоюза железнодорожников, профсоюз локомотивных бригад имеет четкое концептуальное

понимание вредности и опасности приватизации железных дорог. Скорее всего, именно по этой причине ни МПС, ни теперь уже ОАО «Российские железные дороги», при попустительстве соответствующих государственных органов, не допускают новый профсоюз к подписанию отраслевого тарифного соглашения, а Минюст упорно отказывает профсоюзу в уведомительной регистрации. В тоже время, вопреки Конституции РФ и международным нормам, Федеральный закон «О железнодорожном транспорте» запрещает профсоюзу проводить забастовки. Этот правовой тупик требует от нас поиска приемлемого выхода, а борьба Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников за свои права, так же как и борьба горняков и авиадиспетчеров, нуждается в солидарной поддержке».

Участники Съезда приняли ряд резолюций («О «монетизации» льгот», «О рабочей молодежи», «О единстве действий профессиональных союзов и политических партий в интересах людей труда» и др.), в которых закреплены достаточно серьезные обязательства. Единогласно проголосовали за проект постановления «О солидарной поддержке Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников».

(«Локомотивосоюз», №5 (60), июнь 2006 года, с.1;
там же № 6 (61), июль 2004 года, с.1)

6.3.3.2.

«Еще раз о рабочем единстве».

Доклад Председателя РПЛБЖ
к I Всероссийскому съезду рабочих

Более 15 лет прошло с тех пор, когда в нашей стране стали появляться первые свободные профсоюзы. Если говорить, к примеру, о железнодорожной отрасли, то такого рода действия имели место еще весной 1989 года, когда машинисты-рефрижераторщики занялись созданием собственного, независимого от ВЦСПС, профсоюза (СОЦПРОФ, прим.ред.). «Жаркое лето» 1989 года стимулиро-

вало этот процесс, и в ноябре того же года создается свободный профсоюз (СОЦПРОФ, прим.ред.) на Люблинском литейно-механическом заводе, который входил в систему МПС. В 1990 году появляются первые профсоюзы машинистов в вагонных и локомотивных депо Московской и Октябрьской железных дорог, а также на Московском метрополитене (СОЦПРОФ, прим.ред.). Так в России возникло свободное профсоюзное движение железнодорожников, ядром и движущей силой которого является сегодня, основанный в январе 1992 года, Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников.

Я позволил себе привлечь Ваше внимание к истории РПЛБЖ совсем не для того, чтобы похвастать, какие мы, мол, «продвинутые». Мы прибыли на съезд не поэтому, а чтобы своим присутствием показать, что свободное профсоюзное движение продолжает свою борьбу за интересы людей труда, несмотря на все выпавшие на его долю испытания, и что РПЛБЖ, как составная часть этого движения, действующий в нем с первых лет его существования, по-прежнему верен его идеалам и принципам профсоюзной деятельности.

Еще одна важная причина нашего участия в работе съезда – это желание РПЛБЖ обсудить вместе со своими братьями по борьбе за права рабочих самые актуальные для всех нас вопросы и, прежде всего, главный из них: Что нужно сделать для того, чтобы уже в недалеком будущем свободное рабочее и профсоюзное движение обрело в общественной жизни России хотя бы тот авторитет, каким оно пользовалось в ней в 1989-1991 годах? С тем, чтобы наконец-то, осуществить долгожданную демократическую реформу трудовых отношений, без которой невозможно, по нашему глубокому убеждению, перейти к построению в нашей стране социально-ориентированной рыночной экономики – основы «социального государства».

Некоторые острословы любят говорить, что в России сегодня, как и всегда – две беды: дураки и плохие дороги. Применяя эту поговорку к современному рабочему движению нашей страны, можно выразиться и так: У него действительно сегодня две беды, но это пассивность наших работников, все еще не решающихся, в своей основ-

ной массе, взять ответственность за свою судьбу в собственные руки, и их разобщенность, делающая рабочих легкой добычей для работодателей даже тогда, когда доведенные до отчаяния, они начинают вести против своих эксплуататоров настоящую классовую войну с применением крайних средств, скажем, голодовок или перекрытий железнодорожных путей и автодорог.

Вот почему, даже сегодня, спустя 15 лет после своего возникновения в свободном рабочем и профсоюзном движении, фактически отсутствует такой его важнейший элемент, как солидарность в борьбе за права российского мира наемного труда, особенно на федеральном уровне, не позволяя ему воздействовать на общественную жизнь страны, хотя бы в той степени, в какой это делали бастующие горняки и солидарные с ними представители других трудящихся летом 1989 года.

Можно было бы, конечно, видеть основную причину сложившегося положения вещей в устойчивости некоторых пережитков нашего недавнего советского прошлого в сознании российских рабочих. Например, во все еще сохраняющейся у многих из них наивной вере, что утверждение царства социальной справедливости произойдет в нашей стране без такого их непосредственного участия, которое потребует от них колоссального напряжения сил и огромного личного мужества, а будет реализовано с помощью некоего доброго дяди: президента, правительства, депутатов, работодателей и т.п., в том числе и профсоюзных руководителей.

Вот и получается, что когда мы, лидеры свободных профсоюзов, поднимаем рабочих на борьбу в защиту их законных социально-трудовых прав, то в бой, как говорится, идут одни «старики». Т.е. прошедшие испытания прежних классовых битв профсоюзные активисты и руководители.

Вспомните, к примеру, как проходила наша борьба против проекта Трудового кодекса, который проталкивала тогда «сладкая парочка»: правительство – профноменклатура ФНПР. Ведь тогда нас поддержало меньшинство наемных работников. Даже среди лидеров некоторых свободных профсоюзов нашлись такие, кто не встал под на-

ши знамена в этой борьбе за трудовые права рабочих. То же самое произошло и ранее, когда у нас отнимали соцстрах, а до этого – когда нас лишали дивидендов от проведенной правительством Е.Гайдара «прихватизации» государственной собственности.

Сейчас, кстати, в нашей железнодорожной отрасли началась очередная приватизация государственной собственности. Мы пытаемся ей противодействовать, полагая, что в ее нынешнем виде реформа железнодорожной собственности противоречит не только интересам наемных работников отрасли, но и наносит вред национальным интересам России. В этой борьбе мы находим полное понимание, сочувствие и поддержку со стороны международного профсоюзного сообщества, в частности, со стороны Международной Федерации Транспортников. Однако у нас нет уверенности в том, что в России мы получим такую поддержку, которая позволит нам победить железнодорожных генералов, заставив их поставить проводимую ими реформу собственности на службу интересам рабочих-железнодорожников и всего населения Российской Федерации.

Каков же выход из сложившейся ситуации? Опираясь на собственный опыт, мы пришли к выводу, что нужно и можно противопоставить наступлению объединенных сил правительства и работодателей, действующих нередко при поддержке руководства ФНПР, новую концепцию рабочего единства. В ее основе должен лежать, как нам представляется, последовательный курс на укрепление, в первую очередь, низовых структур существующих объединений свободных профсоюзов, на всемерное расширение их влияния в среде лиц наемного труда и налаживание между ними реальной солидарности в борьбе за конкретные права и насущные интересы работников.

Рабочее единство будет в таком случае формироваться по классическим канонам мирового свободного профдвижения, как процесс, идущий снизу, с рабочих мест, где и должен закладываться фундамент настоящей рабочей солидарности. И уж только затем, при поддержке этих солидарных, твердо стоящих на ногах свободных профсоюзов, готовых всегда встать в защиту других профессий,

вплоть до забастовки, мы можем начинать реализацию более амбициозных объединительных проектов.

Рабочая солидарность и профсоюзное единство куется, следовательно, на рабочих местах, в процессе борьбы за права рабочих, а не в кабинетах профсоюзных руководителей, даже если речь идет о преданных нашему делу лидерах свободных профсоюзов. Наш опыт показывает также, что такой путь позволяет наиболее эффективно устранить и другие препятствия на пути консолидации сил свободных профсоюзов, а именно: пассивность трудящихся и унаследованный ими от нашего советского прошлого страх перед «начальниками»-работодателями разного уровня. Действуя подобным образом мы сможем также поднять уровень правовой культуры работников, позволив им пройти правовой ликбез через непосредственное участие в социальной борьбе в защиту собственных прав. В том числе и с помощью забастовок, которые сегодня нередко бывают единственным средством «вразумления» несговорчивых работодателей с целью заставить их вести со свободными профсоюзами равноправный «социальный диалог», а не навязывать им тот вид «социального партнерства» в духе рекомендаций ФНПР, что является, по сути дела, разновидностью «социального партнерства» всадника (работодателя) и лошади (профсоюза).

Новый курс по укреплению рабочей солидарности и единства свободных профсоюзов с необходимостью предполагает пересмотр их отношений со своими союзниками – демократическими партиями. Впрочем, не только с ними. Партии и общественные движения, претендующие на сколько-нибудь заметную роль в политике, должны осознать, что ушло то время, когда свободные профсоюзы были готовы вести (и вели!) людей на баррикады, довольствуясь лишь расплывчивыми обещаниями политиков обеспечить простому люду в обозримом будущем в случае их прихода к власти социальную справедливость и достойную жизнь в условиях истинной демократии. Сейчас им придется доказывать свою приверженность идеалам демократии и социальной справедливости еще и реальной помощью свободному профдвижению, в том числе и под-

держкой их повседневной борьбы за интересы наемных трудящихся. Мы уверены, что только построенные на таких принципах взаимоотношения способны вернуть политикам-демократам доверие широких масс трудящихся, что они имели в конце 80-х – начале 90-х прошлого столетия, а нам, преодолев апатию рабочих, в том числе и благодаря помощи демократических партий, существенно укрепить свободное и профсоюзное движение.

И последнее. Предлагаемая нами концепция консолидации сил свободных профсоюзов включает в себя и перестройку их взаимоотношений с государством, которое должно позволить нам пройти «школу капитализма» не только через суды и репрессии со стороны работодателей, но и через другие цивилизованные формы участия трудящихся в управлении процессом построения новой, социально-ориентированной экономики, как это делается сегодня в странах развитой рыночной демократии Запада. И сделать это можно будет, естественно, с помощью наших политических союзников, опирающихся на достаточно сплоченное, солидарное и влиятельное свободное профсоюзное движение России.

Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

6.4.

РПЛБЖ и Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ

6.4.1.

Договор о сотрудничестве между Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) и Объединением профсоюзов России СОЦПРОФ

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников, независимый в своей деятельности от органов исполнительной власти, местного самоуправления, работодателей, их объединений, по-

литических партий и других общественных объединений, им неподотчетный и неподконтрольный, действующий на основании Устава в лице Председателя Куликова Евгения Александровича, с одной стороны, и Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ, являющееся общероссийским объединением свободных профсоюзов в лице Председателя Храмова Сергея Владимировича, с другой стороны, заключили настоящий договор, направленный на работу по координации действий и укреплению единства свободных профсоюзов, упрочению гражданского общества в России; обеспечивая социальную защищенность и представительство интересов работников.

Обязанности сторон:

1. СОЦПРОФ принимает на себя обязательство осуществлять защиту социально-трудовых прав и представление интересов членов РПЛБЖ перед органами власти в регионах наравне с членами организаций и профсоюзов СОЦПРОФ.

2. СОЦПРОФ рекомендует своим организациям, действующим в сфере деятельности РПЛБЖ, вступать в РПЛБЖ. СОЦПРОФ обязуется воздерживаться от создания своих организаций в сфере деятельности РПЛБЖ без согласования с ним.

3. СОЦПРОФ принимает на себя обязательство содействовать обучению активистов РПЛБЖ, в том числе приглашать представителей РПЛБЖ к участию в учебных семинарах, проводимых Учебно-методическим комплексом СОЦПРОФ и направлять его представителей для участия в учебных семинарах, организующих РПЛБЖ.

4. По поручению РПЛБЖ и при участии его представителей СОЦПРОФ может представлять интерес РПЛБЖ в российских и международных профсоюзных и трехсторонних организациях.

5. На основании специального обращения РПЛБЖ и СОЦПРОФ союзы и организации СОЦПРОФ и РПЛБЖ принимают участие в коллективных действиях, проводимых РПЛБЖ или СОЦПРОФ и организуют акции солидарности.

6. Договор вступает в силу с момента подписания и действует до 31 декабря 2003 года.

7. Договор может быть продлен и изменен по взаимному согласию сторон или расторгнут по требованию одной из сторон».

31.08.2001

Председатель РПЛБЖ

Е.А.КУЛИКОВ,

Председатель СОЦПРОФ

С.В.ХРАМОВ

(ТА РПЛБЖ)

6.4.2.

Решение Пленума ЦК РПЛБЖ

Москва, 11.10.2005

Для укрепления единства свободных профсоюзов, упрочения гражданского общества в России, с целью обеспечения социальной защищенности и представительства интересов работников, Российскому профессиональному союзу локомотивных бригад железнодорожников вступить в Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ в качестве членской организации на конфедеративной основе.

В связи с тем, что ОАО «РЖД» игнорирует законные требования Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников о начале переговоров по заключению Коллективного договора на 2006 год между ОАО «РЖД» и работниками Компании – членами РПЛБЖ и работниками, уполномочившими РПЛБЖ представлять их интересы, объявить с 01 по 30.11.2005 месячник «За безопасность железнодорожного транспорта и безопасные условия труда работников». Для чего, с нуля часов 01 ноября приступить к проведению Всероссийской акции протеста – «Работа по правилам».

Исполнительному комитету РПЛБЖ возглавить проведение «технической забастовки»; разработать перечень

неисправностей и законных оснований по не приемке локомотивов и подвижного состава.

Председателю РПЛБЖ обратиться за поддержкой в ФКС СОЦПРОФ.

Председатель РПЛБЖ
Е.А.КУЛИКОВ

6.4.3.

Решение Федерального Координационного Совета СОЦПРОФ Москва, 12.10.2005

Рассмотрев Решение пленума ЦК РПЛБЖ от 11.10.2005, заслушав информацию председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова, на основании представления председателя СОЦПРОФ С.В.Храмова, в соответствии с п.п. 2.1, 2.2. 2.5, 6.3, 6.6.к, 6.11. 6.14, 8.12 Устава СОЦПРОФ, Федеральный Координационный Совет СОЦПРОФ РЕШИЛ:

1. Принять Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) в состав Объединения профсоюзов России СОЦПРОФ в качестве членской организации – общероссийского профессионального союза.

2. Предложить РПЛБЖ в своей деятельности руководствоваться собственным Уставом, Уставом СОЦПРОФ и Типовым (общим) Положением о первичной профсоюзной организации Объединения профсоюзов России СОЦПРОФ. В случае несоответствия норм Устава РПЛБЖ нормам Устава СОЦПРОФ или Положения, руководствоваться нормами, определяемыми руководящим органом РПЛБЖ, согласованными с ФКС СОЦПРОФ.

3. Предложить Исполнительному бюро ФКС СОЦПРОФ согласовать вопрос о размере отчислений от членских взносов с ЦК РПЛБЖ.

4. Избрать Куликова Евгения Александровича сопредседателем ФКС СОЦПРОФ.

5.Рекомендовать Е.А.Куликова к избранию членом Общественной палаты РФ.

6.Предложить руководящим органам РПЛБЖ самостоятельно решать вопросы о порядке исполнения ранее принятых им обязательств перед другими профсоюзами и их объединениями.

7.Поддержать Решение пленума ЦК РПЛБЖ о проведении коллективных действий в защиту законных прав РПЛБЖ, его организаций и членов профсоюза, провести необходимые солидарные действия в соответствующих регионах.

Председатель СОЦПРОФ
С.В.ХРАМОВ

6.4.4.

Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ

Историческая справка

В 1989 году, как альтернатива монополии ВЦСПС в профсоюзном движении СССР, начался процесс образования свободных профсоюзных объединений. Так 01.04.1989 состоялось учредительное собрание первого из них – Объединения социалистических профсоюзов СССР СОЦПРОФ, которое сразу после создания приняло активное участие в общественно-политической жизни СССР.

В целях деидеологизации I Съезд СОЦПРОФ СССР, который состоялся 17.02.1990 в Москве, принял решение отказаться от наименования «социалистические» в названии профобъединения, сохранив аббревиатуру СОЦПРОФ как не расшифровывающееся наименование по типу: театр «ЛЕНКОМ», газета «МК». В период своей деятельности СОЦПРОФ СССР принимал участие в разработке ряда общесоюзных законов. В 1989-1991 годах СОЦПРОФ СССР создал более 50 организаций в различных регионах Советского Союза. В связи с распадом Советского Союза СОЦПРОФ СССР прекратил свою деятельность.

Учредительный съезд объединения профсоюзов России СОЦПРОФ состоялся 13.02.1991 в Донецке одновременно со II съездом СОЦПРОФ СССР. Профобъединение было зарегистрировано в Министерстве юстиции РСФСР 25.09.1991 за № 303.

11.04.1998 конференция Профобъединения приняла дополнения и изменения в свой Устав, как того требовал Федеральный закон «Об общественных объединениях» и прошло перерегистрацию в Минюсте РФ 29.05.1998 за № 303.

IV съезд СОЦПРОФ 31.03.1999 принял к Уставу Профобъединения ряд дополнений, в том числе о порядке временного участия работников, не являющихся членами организаций СОЦПРОФ, в деятельности СОЦПРОФ. Устав в новой редакции зарегистрирован в Минюсте РФ за № 303 от 14.01.2000.

Основные задачи и принципы деятельности СОЦПРОФ

Основные уставные задачи Профобъединения состоят в том, чтобы всемерно способствовать повышению благосостояния, росту заработной платы; улучшению условий и охраны труда, быта и отдыха членов организаций СОЦПРОФ; в представлении интересов и защите их прав, включая право свободно распоряжаться своими способностями к труду и право на профессиональное и гражданское достоинство.

Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ своей деятельностью содействует реализации конституционного права граждан на создание профессиональных союзов и участия в их деятельности без различия расы, национальности, пола, политических и религиозных убеждений. СОЦПРОФ действует на всей территории Российской Федерации в соответствии с Конституцией и законодательством Российской Федерации и ее субъектов, Конвенциями и Рекомендациями Международной организации Труда, принципами международного профсоюзного движения.

Демократичность структуры СОЦПРОФ позволяет организациям Профобъединения в своей деятельности ру-

ководствоваться как Уставом СОЦПРОФ и приложениями к нему, так и собственными уставами. Уставом СОЦПРОФ определено – решение, принятое первичной профсоюзной организацией, не может быть отменено никаким органом СОЦПРОФ.

Организационная структура Профобъединения

Высшим органом Профобъединения является съезд СОЦПРОФ России, созываемый Федеральным Координационным Советом (ФКС) раз в четыре года, раз в квартал проходят Пленумы ФКС СОЦПРОФ. Уставом определены выборные и представительные органы Профобъединения: председатель СОЦПРОФ, ФКС и Исполнительное бюро.

Федеральный Координационный Совет СОЦПРОФ состоит из двух сопредседателей, ответственного секретаря и председателей всех отраслевых профессиональных союзов и региональных объединений. Председатель СОЦПРОФ избирается съездом, а сопредседатели ФКС и ответственный секретарь СОЦПРОФ избираются Федеральным Координационным Советом по представлению председателя СОЦПРОФ.

Исполнительное бюро Профобъединения состоит из председателя СОЦПРОФ, сопредседателей ФКС и ответственного секретаря СОЦПРОФ.

Профобъединение СОЦПРОФ включает в себя общероссийские и межрегиональные профсоюзы, региональные, городские, районные профобъединения, а также первичные профсоюзные организации на предприятиях и их профсоюзные группы.

Профобъединение СОЦПРОФ насчитывает около 455 тысяч членов и действует в 67 субъектах Российской Федерации.

В состав СОЦПРОФ входят общероссийские профсоюзы:

1. Российский профсоюз металлистов – рег. № 3879 МЮ РФ;
2. Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников – рег. № 3837 МЮ РФ;
3. Российский профсоюз учителей – рег. № 3268 МЮ РФ;

4. Объединенный профсоюз работников общественного обслуживания – рег. № 3528 МЮ РФ;

5. Российский профсоюз работников легкой, деревообрабатывающей и пищевой промышленности – рег. №3267 МЮ РФ;

6. Профсоюз работников телевидения России – рег. №3433 МЮ РФ;

7. Профессиональный союз писателей России – рег. №131/п МЮ РФ;

Так же в состав СОЦПРОФ входят 30 территориальных объединений, зарегистрированных в соответствующих областях и около 2000 первичных профсоюзных организаций и профсоюзных групп, многие из которых, не состоя в профессиональных или территориальных союзах, непосредственно работают с Профобъединением. Организации СОЦПРОФ представляют работников нефтяной, лесной, химической, оборонной отраслей, а также работников энергетики, авиационного, автомобильного машиностроения, коммунального хозяйства, торговли, здравоохранения, образования, культуры, строительства, транспорта – практически всех отраслей, за исключением авиации и морского транспорта, где успешно действуют другие свободные профсоюзы.

СОЦПРОФ в профсоюзном движении России

СОЦПРОФ самое «старое» среди новых профсоюзных объединений России и отличается среди них наибольшей численностью членов и структурных организаций. Не имея ничего общего с ВЦСПС, называемым ныне ФНПР, СОЦПРОФ, практически, является его единственным конкурентом за влияние на предприятиях, и на федеральном уровне. В этой борьбе СОЦПРОФ использует более прогрессивные коллективные договора, системы охраны труда, грамотность в организации коллективных действий, оперативность в работе.

СОЦПРОФ, однако, считает возможным проведение эффективных совместных действий с организациями отраслевых профсоюзов ФНПР, если их цели являются ре-

альными и направлены на улучшение положения конкретных групп работников.

СОЦПРОФ активно сотрудничает со свободными профсоюзами, в качестве которых признает реальные профсоюзы, решающие проблемы повышения заработной платы, улучшения условий охраны труда с использованием таких методов профсоюзной работы, как коллективный договор, тарифное соглашение, ответственные забастовки, другие виды коллективных акций.

СОЦПРОФ, являясь общероссийским профсоюзным объединением, построенным на демократических конфедеративных принципах, открыт для всех свободных профсоюзов, готов оказывать им поддержку в представлении их интересов на федеральном или региональном уровне, в координировании совместной работы, вплоть до проведения акций солидарности и оказания материальной поддержки в целях защиты законных прав и интересов работников. В связи с нормами нового Трудового кодекса, общероссийские профессиональные союзы СОЦПРОФ приняли на себя обязательства по представлению интересов и защите прав ряда автономных свободных профсоюзов, предоставив им право использовать уставы общероссийских профсоюзов СОЦПРОФ в качестве основы своей деятельности, заключив соответствующие соглашения о взаимодействии.

СОЦПРОФ

в международном профсоюзном движении

СОЦПРОФ строит свои взаимоотношения с иностранными и международными профсоюзными организациями на основе принципов рабочей солидарности и профсоюзного взаимодействия. Соответствующие структуры СОЦПРОФ состоят в международных отраслевых секретариатах, уплачивают им членские взносы.

СОЦПРОФ участвует в акциях международной солидарности и поддержки требований зарубежных профсоюзов, направленных на улучшение положений трудящихся различных отраслей. Идет обмен информацией о нару-

шениях трудовых прав, об акциях трудового протеста с международными профсоюзными секретариатами, зарубежными национальными профцентрами.

СОЦПРОФ, входя в состав делегации Российской Федерации, на сессиях Генеральной Конференции МОТ через своих представителей принимал участие в разработке международных трудовых норм.

Основные цели и задачи СОЦПРОФ на современном этапе

Важнейшей задачей СОЦПРОФ является организация работы профсоюзного актива в целях обеспечения исполнения организациями СОЦПРОФ уставных обязательств перед работниками, содействие росту численности членов организаций Профобъединения и увеличение количества членских организаций.

СОЦПРОФ будет продолжать в полной мере реализовывать концепцию деятельности Профобъединения по формированию в России массового среднего класса из квалифицированных добросовестных наемных работников, обеспечивая им продажу их рабочей силы за возможно большую цену и создавая гарантии их социального статуса.

Построение цивилизованных правовых отношений профсоюзных организаций с работодателями и их представителями СОЦПРОФ осуществляет через заключение коллективных договоров на предприятиях. Развитие этого направления и в дальнейшем Профобъединение считает своей приоритетной задачей.

В достижении согласия с другими свободными профсоюзами в сфере законодательства и обмена информацией по практическим вопросам профсоюзной работы, в том числе по использованию судебной практики и опыта заключения соглашений и коллективных договоров – СОЦПРОФ видит новый этап развития свободного профдвижения в России.

Такие проблемы, как ликвидация задержек заработной платы, обеспечение ее роста и индексации; несоответствие современным требованиям условий охраны

труда и его безопасности на предприятиях, решаются организациями СОЦПРОФ в первоочередном порядке. При этом СОЦПРОФ рассматривает забастовку не как оружие воздействия на властные структуры, а как инструмент разрешения трудовых конфликтов в рамках конкретных предприятий. СОЦПРОФ будет продолжать практику поиска бесконфликтного досудебного или судебного разрешения трудовых споров, используя активную работу своих Правовой и Технической инспекций труда. Профобъединением, его структурными организациями наработан в этом деле огромный опыт и уже выиграно в различных судебных инстанциях несколько сотен процессов по защите прав работников и их профорганизаций.

Организация работы учебно-методического комплекса по проведению обучающих семинаров профсоюзного актива будет способствовать профессиональному росту и увеличению его возможностей при решении уставных задач Профобъединения.

Регулярный выпуск газеты «Рабочая сила», учебных и тематических брошюр дают возможность Профобъединению организовывать обмен информацией между своими структурными организациями и пропагандировать свои методы работы по защите прав работников.

СОЦПРОФ ставит перед собой задачу – привлечь все, включая ФНПР, профсоюзы к формированию общей Трудовой инспекции, что, несомненно, подымет авторитет, как профсоюзов, так и инспекции.

Для решения поставленных задач важно завершить начатый процесс обеспечения всех профессиональных и региональных союзов СОЦПРОФ, его крупных профорганизаций оргтехникой и современными средствами связи для регулярного оперативного обмена информацией, повышения качественного уровня для подготовки и проведения учебных семинаров.

СОЦПРОФ через свои организации будет поддерживать те экономические реформы, программы приватизации и политические силы, которые содействуют скорейшему формированию ответственного работодателя, лично

заинтересованного в эффективности предприятия и в создании необходимых условий труда и достойной заработной платы работников. На этой основе и в рамках правового поля СОЦПРОФ готов сотрудничать с другими организациями.

06.10.2006
С.В.ХРАМОВ

«Шок» — это по-нашему, по-железнодорожному!»

27.06.2006 в г. Воронеже стартовала широкомасштабная общепрофессиональная кампания, сокращенно — «ШОК». Цель данной акции — добиться для работников железнодорожной отрасли улучшения условий труда, повышения заработной платы и уважения прав свободных профессиональных союзов, действующих в отрасли.

Согласно решению, принятому 23.05.2006 на Пленуме ЦК РПЛБЖ, локомотивные бригады депо Лиски и Воронежской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ДОП «Воронежпригород») Юго-Восточной железной дороги в количестве 45 человек в 8 часов утра 27 июня начали голодовку.

В этот же день в Воронеже прошел пикет в поддержку голодающих, участие в котором приняли представители первичных организаций Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников из Екатеринбурга, Перми, Москвы, Курска, Узловой и Поворино. В 11 часов представители РПЛБЖ при поддержке активной части работников ДОП «Воронежпригород» начали пикетирование у здания управления Юго-Восточной железной дороги. На начало акции число пикетчиков составляло 30 человек. Постепенно желающих присоединиться к ним становилось все больше. К 12 часам их число приблизилось к пятидесяти, как и было заявлено в уведомлении о пикетировании. Надо отметить, что среди участников пикета оказались не только члены РПЛБЖ, но и коллеги из числа сочувствующих, и члены Движе-

ния сторонников РПЛБЖ. Это свидетельствует об авторитете профсоюза и перспективах его роста.

По окончании пикета в 13 часов делегация пикетчиков выехала в локомотивное депо Лиски для поддержки голодающих и согласования дальнейших действий участников акции «ШОК». В ходе горячей дискуссии по настоящему требованию членов исполнительного комитета РПЛБЖ, в целях охраны здоровья железнодорожников, работа которых связана с ежемесянными медосмотрами и предупреждения возможных «отстранений», было принято решение о приостановке голодовки. Тем не менее, акция «ШОК» продолжается, приобретая все новые формы и объединяя в свои ряды все большее количество сторонников.

Игорь КУЛИКОВ,
председатель ТО РПЛБЖ ЮВЖД

(«Локомотивсоюз», вып. №6(86), июнь 2006 г.)

Заключение

1. «От какого исторического наследия не должны отказываться сегодня профсоюзы России»

Одной из примечательных черт сегодняшней российской профсоюзной жизни является то, что она проходит под сенью воспоминаний о бурных событиях 1905 года. Ныне все без исключения течения профсоюзного движения не только отмечают столетие возникновения в России профсоюзов, как массовой организованной силы, оказавшей огромное влияние на все последующее развитие нашей страны, но и активно пытаются найти в тогдашних профсоюзах своих аналогов и даже прямых исторических предшественников.

Эта своеобразная сверка исторических часов под иконстасом героев первой российской революции 1905-1907 годов, происходит по-разному, что в общем-то не выглядит противоестественным, если принять во внимание плюралистический, – т.е. отличающийся присутствием в нем разных концепций деятельности, – характер современного профсоюзного движения России. Удивляет другое, а именно: непреходящее стремление определенной части нынешних профсоюзных руководителей монополизировать право представительства исторического наследия профсоюзов 1905-1907 годов в современном профдвижении России.

Речь идет, конечно же, о руководстве ФНПР, которое вот уже почти целое десятилетие пытается убедить обще-

ственное мнение, что именно Федерация независимых профсоюзов России, является единственной правопреемницей первых российских профессиональных союзов наемных работников. Как говорилось еще на научно-практической конференции в Москве 19.10.1995, организованной Федерацией независимых профсоюзов России, Всеобщей конфедерацией профсоюзов и Академией труда и социальных отношений (АТиСО), ФНПР заслуживает этого, во-первых, потому, что сегодня именно она является «премией лучших исторических традиций профсоюзов нашей страны, накопленных за десятилетия их развития – от истоков до наших дней», и, во-вторых, потому, что «российские профсоюзы от своих истоков формировались как профсоюзы будущего СССР»¹. То есть, на базе той концепции деятельности, которую современные традиционные профсоюзы России вот уже пятнадцать лет пытаются адаптировать к новым историческим условиям.

Свой вклад в развитие российского профсоюзovedения внесли и некоторые руководители отраслевых структур ФНПР. Причем, кое-кто из них настолько вошел в роль, что даже попытался закрепить за своими организациями роль истинных первопроходцев, а порой даже – движущей силы в деле создания и развития массового профсоюзного движения в России.

Так, к примеру, поступил председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Н.А.Никифоров, который, обосновывая тезис о «вековой истории» РОСПРОФЖЕЛа, заявил недавно: «100 лет назад в апреле 1905 года начал отсчет времени один из первых в России отраслевой профсоюз железнодорожников, заложивший основу всего рабочего и профсоюзного движения»².

Ошибаетесь, господин Никифоров! В апреле 1905 года действительно был учрежден Всероссийский железнодорожный союз, который, однако, согласно его Уставу, имел юридический статус профессионально-политической организации, а не отраслевого профессионального союза и который оставался таковым вплоть до последних дней своего существования, т.е. до января 1918 года. Так

что придется Вам поискать другую, удобную для Вас формальную «точку отсчета времени» существования РОСПРОФЖЕЛА.

С нашей точки зрения, ею может быть, да и то с существенными оговорками, скажем, февраль-март 1919 года, когда на осколках ВЖС был образован Всероссийский профессиональный (производственный) союз рабочих и служащих железнодорожного транспорта, исполнительный орган которого – Президиум ЦЕКПРОФСОЖа – возглавил коммунист И.А.Пятницкий. Но точнее всего, если учесть специфику концепции профсоюзной деятельности, «точкой отсчета времени» существования РОСПРОФЖЕЛА следует считать октябрь 1922 года. Тогда произошло «разукрупнение» Объединенного Всероссийского производственного союза работников железнодорожного и водного транспорта (Союз транспортных рабочих), из которого был, в частности, выделен и Всероссийский союз железнодорожного транспорта. Во главе восстановленного в то же время ЦЕКПРОФСОЖа также стал коммунист А.А.Андреев.

Впрочем, господин Никифоров, Вы можете последовать и совету председателя Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников Е.А.Куликова, который в своем выступлении на научно-практической конференции РПЛБЖ «Столетие «кровавого воскресенья» и возникновение массового профсоюзного движения на железнодорожном транспорте: уроки истории и современности», (Москва, 22.01.1905), в частности, заявил: «Нам понятно (...) желание руководства РОСПРОФЖЕЛА развернуть свою биографию вглубь истории. Более того, мы готовы помочь ему сделать это, углубив ее в прошлое еще этак... лет на 50. Скажем, к 1858 году, когда администрация начала создавать первые кассы взаимопомощи в мастерских Николаевской железной дороги. Может, я ошибаюсь, но мне почему-то кажется, что в деятельности этих ранних организационных форм профессионального движения железнодорожников, контролировавшихся администрацией, руководители РОСПРОФЖЕЛА найдут гораздо больше общего со своей работой по защите интересов своих членов, чем с деятельностью ВЖС».

Не соответствуют историческим фактам и утверждения о прямой концептуальной преемственности блока традиционных профсоюзов во главе с ФНПР с идейным наследием российских профессиональных союзов времен революции 1905–1907 годов. Вспомните, на какой концептуальной основе возникла ФНПР? Ответ прост: на идейном наследии ВЦСПС, правопреемником которого в нашей стране является Федерация независимых профсоюзов России. Причем, не времен меньшевика Гриневича, а того ВЦСПС, во главе которого уже стояли коммунисты, управлявшие им в строгом соответствии с советской концепцией профсоюзной деятельности.

А ведь ее-то в 1905-1907 годах как раз и не было! Даже у большевиков, которые рассматривали тогда профсоюзы не как «школу коммунизма» и «приводной ремень» РСДРП, а лишь как союзника своей партии в борьбе за ниспровержение царизма.

Напомним так же и о том, что влияние большевиков в тогдашнем профсоюзном движении было отнюдь не преобладающим. Особенно на железнодорожном транспорте, где оно в 1905-1907 годах, практически, не выходило за рамки отдельных железнодорожных мастерских. Об этом убедительно свидетельствует, в частности, и история Всероссийского железнодорожного союза, в основе деятельности которого во время революции 1905-1907 годов лежали классические принципы демократического профсоюзного движения.

Современные свободные профсоюзы России имеют, следовательно, гораздо больше прав, формальных и моральных, считать себя прямыми наследниками первых российских профсоюзов, реальными продолжателями того дела, которое последние начали сто лет тому назад. Кстати, именно поэтому, они, в отличие от ФНПР, связывают факт возникновения массового профсоюзного движения в нашей стране не с такими оргмероприятиями как, например, первая Всероссийская конференция профсоюзов (сентябрь-октябрь 1905 года), а, в первую очередь, с судьбоносными для России акциями трудящихся в защиту своих прав и насущных интересов: с январско-февральскими выступлениями протеста трудящихся против расстрела рабо-

чей демонстрации на Дворцовой площади в Санкт-Петербурге 9 января 1905 года, со всеобщей экономической стачкой железнодорожников в феврале 1905 года – этой своеобразной репетицией февральской революции 1917 года и, конечно же, со всероссийской политической стачкой в октябре 1905 года. С нашей точки зрения, именно это историческое наследие является одной из важнейших лучших исторических традиций профдвижения нашей страны потому, что оно более всего соответствует общественной функции профсоюзов – адекватно представлять и эффективно защищать интересы своих членов.

Право считать себя продолжателями дела первых российских синдикатов имеют также те руководители, активисты и рядовые члены традиционных профсоюзов, которые не на словах, а на деле ведут сегодня тяжелую борьбу за права и интересы наемных работников. Вместе с коллегами из свободных профсоюзов они своими действиями в новых исторических условиях претворяют в жизнь один из главных принципов первых российских синдикатов, который очень удачно сформулировал III съезд Всероссийского железнодорожного союза (декабрь 1906 года) в своем программном заявлении. В нем, в частности, говорилось: «Всякая организация среди рабочих и служащих должна иметь в основе практическую цель этих последних, а именно: улучшение экономических, правовых, культурных, общегражданских и других условий существования железнодорожных работников (...). Единственный путь, который может вести к достижению этой цели, заключается в постоянной организованной борьбе самих трудящихся, и, следовательно, организация среди рабочих и служащих должна, прежде всего, отвечать следующему основному условию: она должна дать железнодорожным труженикам возможность с наибольшим успехом вести борьбу, во-первых, с хозяевами железнодорожных предприятий и железнодорожной администрацией, поскольку действия их направлены во вред интересам трудящихся, и, во-вторых, с общим политическим строем страны, поскольку последний является орудием эксплуатации и угнетения масс трудящегося населения и по-

сколько он противоречит гражданским, правовым, культурным, экономическим и другим интересам»³.

Сможет ли подписаться под этим заявлением нынешнее руководство ФНПР, похоже, претендующее на право быть едва ли не «умом, честью и совестью» нашей профсоюзной истории? Едва ли. А если так, то выходит, что сегодня ФНПР управляют люди, которые по своим социальным устремлениям, образу и уровню жизни являются своего рода, как метко выразился однажды Ю.Н.Миловидов, «олигархами от профсоюзов»⁴. То есть, скорее особой фракцией правящей элиты и отечественного предпринимательства, нежели органичной частью рабочего движения нашей страны.

Они, естественно, также имеют своих исторических предшественников в революции 1905–1907 годов, которые, однако, были... по другую сторону баррикад от боровшихся за свои права наемных работников. Независимо от того, делали ли это такие «борцы» за народное счастье в рядах «партии власти» в стенах Государственной Думы или же с помощью «уличной дипломатии», выводя безоружных рабочих на улицу для диалога с работодателями... под дулами солдатских ружей.

В.Г.РУПЕЦ,
внештатный эксперт РПСБЖ

(«Локомотивсоюз», спецвыпуск, №10(77), октябрь 2005 г.)

Примечания:

¹ Федерация независимых профсоюзов России – Всеобщая конференция профсоюзов – Академия труда и социальных отношений, «Профсоюзному движению России 90 лет»: (Материалы научно-практической конференции Профсоюзам России 90 лет). – М., 1996, стр. 45,58.

² «Сильны единством. 100 лет РОСПРОФЖЕЛ», «Краткий сборник очерков о дорожных и территориальных организациях. 1905–2005», Москва, изд-во «Железнодорожное дело», 2005, с. 3.

³ Цит. по: М.Б-ов [Богданов], «Очерки по истории железнодорожных забастовок в России». – М., Товарищество типографии А.И.Мамонова, 1906, с. 62–63.

⁴ Миловидов Ю., «Шмаковский тупик или Олигархи от профсоюзов» – «Рабочая сила», август-сентябрь 1999 г.

2. Обращение Председателя РПЛБЖ к братским профсоюзам железнодорожников России

Друзья, братья, сестры!

В свое время мы объединились в собственные профессиональные союзы, поняв, что профсоюз Роспрофжел, по сути, не является таковым, поскольку не предпринимает практически никаких действий, направленных на защиту интересов работников и улучшение условий их труда, а представляет собой структуру руководства некоей организации, слившейся со структурой работодателя и действующей в его интересах. Все время существования на железнодорожном транспорте свободных профсоюзов работодатель предпринимает все возможные усилия для их уничтожения. Оказывается административное давление на работников, совершаются действия, направленные на раскол и искоренение профсоюзного движения, игнорируются законные права профсоюзов на ведение коллективных переговоров. И в этом работодателю откровенно помогают лидеры Роспрофжел на всех уровнях.

Сегодня в ОАО «Российские железные дороги» – компании, созданной в результате приватизации железных дорог – профсоюзом Роспрофжел заключены и действуют коллективные договоры, положения которых, в силу изменившегося законодательства, распространяются на всех работников компании. Вместе с тем, эти коллективные договоры содержат ряд норм, ухудшающих положение работников по сравнению с законодательством, а также умаляющих законные права подлинных свободных профсоюзов, действующих в отрасли.

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников призывает профсоюзы, действующие в ОАО «РЖД», объединить усилия в борьбе за права работников, для чего предлагает:

1) в ближайшее время, скоординировав совместные действия, направить в адрес работодателя уведомления о начале коллективных переговоров, в адрес Роспрофжел – предложения о формировании единого представительного органа для ведения коллективных переговоров и заключения коллективного договора на 2006 год;

2) рассмотреть возможность реорганизации действующих в компании профсоюзов в виде пинятия Устава РПЛБЖ в качестве основы их деятельности при возможном сохранении автономности каждого профсоюза.

10.10.2006

Е.А.КУЛИКОВ

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	8

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Профессиональное движение работников железнодорожного транспорта в 1905–1922 годах

Глава первая

У истоков (железнодорожные профсоюзы в период первой российской демократической революции 1905–1907 гг.)	8

1. Научно-практическая конференция РПЛБЖ «Столетие «Кровавого воскресенья» и возникновения массового профсоюзного движения на железнодорожном транспорте России: уроки истории и современность»	8

1.1. Е.А.Куликов, «Еще раз об исторических предшественниках РПЛБЖ и РОСПРОФЖЕЛа»	8

1.2. В.Г.Рупец, ««Кровавое воскресенье» и профсоюзное движение железнодорожников России»	18

1.3. В.Большаков, «Профессиональное движение на железных дорогах России. (Краткая историческая справка. Часть первая: 1858–1916 годы)»	34

2. От январского бунта до учредительного съезда Всероссийского железнодорожного союза	38

2.1. Требования саратовских железнодорожных рабочих и служащих в январской забастовке 1905 года. Требования рабочих депо и мастерских	38

2.2. Список требований участников февральской железнодорожной стачки 1905 года	44

2.3. «Платформа» ВЖС, принятая I (учредительным) съездом Всероссийского железнодорожного союза (Москва, 20–21.04.1905)	45

2.4. Организационные принципы ВЖС, принятые на I съезде	47

3. ВЖС в «Октябрьской революции» 1905 года	50

3.1. Требования ЦБ ВЖС к правительству, предъявленные во всеобщей политической стачке в октябре 1905 года	50

3.2. Манифест Московского стачечного комитета от 18.10.1905	51
3.3. Резолюция Первого делегатского съезда железнодорожных служащих с критикой манифеста 17 октября (18.10.1905)	53
3.4. Телеграмма Центрального забастовочного комитета к низовым организациям ВЖС со списком требований, которые согласилось удовлетворить правительство С.Ю.Витте (21.10.1905)	54
3.5. Воззвание Первого делегатского железнодорожного съезда железнодорожных служащих к железнодорожникам от 25.10.1905	55
4. ВЖС и декабрьская политическая стачка 1905 года	56
4.1. Телеграмма-обращение конференции железнодорожников ко всем работникам железных дорог (05.12.1905)	56
5. ВЖС на втором этапе первой российской революции (1906–1907)	58
5.1. Всероссийская конференция работников железных дорог (середина апреля 1906 года). Всероссийский железнодорожный союз. Обращение Центрального Бюро союза к центральным комитетам социалистических партий	58
5.2. III съезд ВЖС (г. Таммерфорс, 9–15.12.1905). Устав Всероссийского съезда железнодорожников	67
5.3. Сообщение газеты «Пролетарий» о совещании представителей железнодорожных организаций РСДРП по поводу деятельности организаций РСДРП на железных дорогах и об отношении к Всероссийскому железнодорожному союзу (г. Екатеринослав 04.02.1907)	75
5.4. Листовка бюро профессионального железнодорожного союза Московского узла о профессиональном и забастовочном движении железнодорожных рабочих и служащих в России (23.02.1907)	77
6. Современники о возникновении массового профсоюзного движения в 1905 году	80

Глава вторая

«Вы жертвою пали в борьбе роковой...»

(профсоюзы железнодорожников в 1917–1922 годах)

1. В.Большаков, «Профессиональное движение на железных дорогах России. Краткая историческая справка. Часть вторая: 1917–1922»	87

2. Воссоздание Всероссийского железнодорожного союза	101
2.1. Первая всероссийская железнодорожная конференция (г. Петроград, 6–12.04.1917)	101
2.2. Учредительный съезд ВЖС (г. Москва, 15.07–25.08.1917) ...	103
2.2.1. По воспоминаниям М.Д.Орехова	103
2.2.2. В описании РОСПРОФЖЕЛа	110
2.2.3. Конференция профессиональных железнодорожных союзов (Москва, 20.07.–05.08.1917)	112
3. Временное правительство и железнодорожные профсоюзы	117
3.1. Из циркуляра № 6321 Министра путей сообщения Н.В.Некрасова от 27.05.1917	117
3.2. Представители Всероссийского железнодорожного союза на Государственном совещании (12.08.1917)	118
3.3. ВЖС на Демократическом совещании (14.09.1917)	125
3.4. Профсоюзы железнодорожников во всеобщей экономической стачке (сентябрь 1917 года)	129
4. Всероссийский центральный исполнительный комитет железнодорожников и корниловский мятеж (август–сентябрь 1917 года) ...	132
4.1. Ход событий по воспоминаниям М.Д.Орехова	132
4.2. Подборка документов, сделанная М.Д.Ореховым	136
5. ВИКЖЕЛЬ и Октябрьская революция 1917 года	143
5.1. О поведении ВИКЖЕЛЯ в октябрьских событиях 1917 года (Подборка документов)	143
5.2. Д.В.Поспеловский, «ВИКЖЕЛЬ против Ленина и большевиков»	164
5.3. РОСПРОФЖЕЛ, «Короткая жизнь ВИКЖЕЛЯ»	183
6. Левая оппозиция в ВЖС о работе II Чрезвычайного Всероссийского железнодорожного съезда (19.12.1917 – 04.01.1918) и Чрезвычайного Всероссийского съезда железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих (5–30.01.1918)	189
7. О программе Всероссийского совета профессиональных железнодорожных союзов (ВСОПРОФЖЕЛа). («Федералистский проект»). Из материалов Конференции центральных правлений Всероссийских железнодорожных профессиональных союзов (г. Москва, 17.01.1918)	197

8. Свободные профсоюзы железнодорожников в годы гражданской войны. В.Большаков, «Восстание в Закаспии (1918 год)»	200
9. Из истории Всероссийского профессионального союза паровозных бригад (Парбрига)	207
9.1. В.Большаков, «Машинист – это звучит гордо!»	207
9.2. В.Большаков, «Всероссийский профессиональный союз паровозных бригад: история в документах» (июль 1917 года – ноябрь 1920 года)	212

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Возрождение свободного профдвижения на железнодорожном транспорте России (1991–2005 гг.)

Глава первая

Возникновение и особенности борьбы РПЛБЖ за права железнодорожников в годы

«либеральной революции» Бориса Ельцина	254
1. Трудовой конфликт в железнодорожной отрасли в 1991 году	254
1.1. «Нас толкают к забастовке. Президенту СССР, Верховному Совету СССР, всем железнодорожникам» (26.01.1991)	254
1.2. «Обращение Московского координационного совета по социально-экономической защите железнодорожников и объединенного стачкома Московской железной дороги ко всем машинистам и помощникам машинистов и трудящимся России» (12.12.1991)	258
1.3. Ответ Министерства путей сообщения СССР на обращение МКС и объединенного стачкома от 17.12.1991 (25.12.1991)	259
1.4. Заседание Профкома машинистов локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская от 20.12.1991	260
1.5. Резолюция заседания МКС и объединенного стачкома локомотивных бригад Московской железной дороги (25.12.1991)	260
1.6. Забастовка работников локомотивных бригад депо Москва-вторая, 26–27.12.1991	261

1.7. Протокол «О результатах работы трехсторонней комиссии по рассмотрению требований локомотивных бригад Московской ж.д. по улучшению социально-экономических условий» (19.01.1992)	266
2. Образование Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников	273
2.1. Протокол дублированного собрания локомотивных бригад цеха эксплуатации локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская, состоявшегося 20.11.1991	273
2.2. Постановление дублированного собрания цеха эксплуатации локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская, состоявшегося 20–21.11.1991	275
2.3. Протокол заседания Профкома профсоюза машинистов России депо Москва-пассажирская-Курская (06.12.1991)	276
2.4. Учредительный съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (г. Москва. 27.01.1992) Документы	276
2.4.1. Протокол мандатной комиссии учредительного съезда машинистов железнодорожников	276
2.4.2. Список инициаторов по созданию Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников	277
2.4.3. Резолюция I (учредительного) съезда Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников	277
2.4.4. «Обращение I (учредительного) съезда Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников»	278
3. Трудовые конфликты между РПЛБЖ и МПС-МЖД в 1992 году	280
3.1. Забастовка РПЛБЖ локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская 01.13.1992	280
3.1.1. С.Н.Крючков, «Мы творцы истории!» К пятилетию первой организованной забастовки на Московской железной дороге	280
3.1.2. Протокол совещания представителей Министерства путей сообщения России, Московской железной дороги и стачечного комитета локомотивных бригад депо Москва-пассажирская-Курская от 03.03.1992	283
3.2. Решение 2-го Пленума Российского комитета Профсоюза локомотивных бригад железнодорожников от 20.03.1992	284
3.3. Коллективный трудовой спор между администрацией и профкомом РПЛБЖ локомотивного депо	

Москва-пассажирская-Курская (март-декабрь 1992 года)	285
3.3.1. Обращение ко всем машинистам и их помощникам первичной профсоюзной организации локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская от 19.08.1992	285
3.3.2. Протокол согласованных действий администрации локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская и профсоюзного комитета Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников депо (04.12.1992)	287
4. Становление Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (1992–1995 гг.)	288
4.1. РПЛБЖ в борьбе за единство свободного профсоюзного движения, за сплочение всех демократических сил России на пути реформ (март 1992 – декабрь 1994 гг.)	288
4.1.1. РПЛБЖ и Конгресс новых профессиональных союзов России (г. Москва, 01.03.1992) Документы конгресса	289
4.1.1.1. Сообщение об открытии конгресса	289
4.1.1.2. Протокол о согласовании намерений профессиональных союзов Российской Федерации	290
4.1.1.3. Обращение к профсоюзам России	292
4.1.1.4. Резолюция Конгресса новых профессиональных союзов «О российской трехсторонней комиссии по регулированию социально трудовых отношений»	294
4.1.1.5. Резолюция Конгресса новых профессиональных союзов «О нарушении прав профессиональных союзов»	295
4.1.1.6. Резолюция Конгресса новых профессиональных союзов «О создании информационно-консультативного центра»	296
4.1.2. РПЛБЖ и учреждение Конфедерации свободных профсоюзов транспорта России	298
4.1.2.1. Решение РК РПЛБЖ по созданию объединения транспортных профсоюзов (23.02.1993)	298
4.1.2.2. Из документов Учредительного съезда Конфедерации свободных профсоюзов транспорта России (27.03.1993)	300
4.1.2.2.1. Информационное сообщение о ходе работ учредительного съезда КСПТР	300
4.1.2.2.2. Резолюция	301
4.1.2.2.3. Кодекс чести Конфедерации свободных профсоюзов Транспорта России (принят на I съезде КСПТ России 27.03.1993)	302
4.1.3. Обращение к профсоюзам России (декабрь 1994)	303

4.2. «Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников» — интервью Александра Замятина газете «Рубикон» (март 1993)	306
4.3. РПЛБЖ на всероссийском референдуме в апреле 1993. Обращение представителей свободных профсоюзов к Президенту и гражданам России	313
4.4. Обращение Российского комитета РПЛБЖ (август 1993) . . .	316
4.5. РПЛБЖ в сентябрьских событиях 1993 года	321
4.5.1. Заявление представителей свободных профсоюзов России . .	321
4.5.2. Заявление об учреждении Объединенного центра «Профсоюзы за реформы и выборы»	322
4.6. В.В.Вепрев, «Виноват не стрелочник, а машинист» (ноябрь 1993)	324
4.7. О.Кокотов, «Накатим прокуратурой на свободный профсоюз» . . .	326
4.8. «Обращение к локомотивным бригадам Октябрьской дороги и всем работникам наемного труда дороги» (февраль 1994) . . .	328
4.9. В.В.Вепрев, «А подать сюда милицию!» (октябрь 1994) . . .	329
4.10. АСТИ, «Неведение или лукавство?» (ноябрь 1994)	333
4.11. Обращение свободных профсоюзов России к представителям независимой демократической прессы от 30.11.1994	334
4.12. Обращение Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников к Президенту РФ Б.Н.Ельцину (30.01.1995) . . .	338
4.13. Информация Российского комитета РПЛБЖ (февраль 1995) . . .	342
5. II съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (МО, г.Пушкино, 1—3 марта 1995 года)	344
5.1. Обращение II съезда РПЛБЖ к членам нашего Профсоюза, ко всем работникам локомотивных бригад России, ко всем работникам железных дорог России и членам профсоюзов России	344
5.2. Очередные задачи Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников на период 1995—1996 года	346
5.3. Программное заявление Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников	349
5.4. Резолюция об участии РПЛБЖ в учреждении Конфедерации труда России	352
5.5. Постановление об участии РПЛБЖ в избирательной кампании . . .	353
5.6. Резолюция о взаимодействии и сотрудничестве РПЛБЖ со средствами массовой информации	353

5.7. Резолюция о принципах ведения дискуссии по любым вопросам	354
5.8. Резолюция по крушению поезда №1 на перегоне Сухиничи-главный – Живодовка	354
5.9. В.Б. (Вадим Большаков), «Дайте срок» (март 1995)	354
6. РПЛБЖ между II и III съездами (апрель 1995 – февраль 1998 гг.)	356
6.1. А.Замятин. «Вместе мы победим!»	356
6.2. В.А.Курочкин. «Обращение к Президенту Российской Федерации Б.Н.Ельцину» 24.07.1996	358
7. III съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) (МО, г.Пушкино, 2–4.03.1998)	366
7.1. Очередные задачи РПЛБЖ до 2001 года	366
7.2. Резолюция №1 по факту грубого нарушения со стороны администрации Московской железной дороги законодательства о труде и профсоюзах в отношении работников и первичной профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Люблино Московской железной дороги	369
7.3. Рабочий аналитический материал, подготовленный к III съезду РПЛБЖ, – «О возможностях профсоюза и его практических делах по защите интересов своих членов»	370
8. РПЛБЖ в трудовом конфликте на Московской и Октябрьской железных дорогах (1998 год)	375
8.1. Обращение Московской транспортной прокуратуры к В.Ф.Лазареву, руководителю департамента по урегулированию коллективных трудовых споров и развитию социального партнерства Минтруда России от 22.01.1998	375
8.2. Митинг работников Московской железной дороги, организованный территориальным объединением МЖД РПЛБЖ (г. Москва. 21.04.1998)	378
8.2.1. Листовка ТО МЖД РПЛБЖ по случаю митинга	378
8.2.2. Резолюция митинга работников Московской железной дороги	379
8.2.3. Пресса о митинге 21 апреля 1998 года	380
8.2.3.1. Е.Ардабачкая, «Из пассажиров делают смертников»	380
8.2.3.2. В.Бибко, «Почему машиниста клонит в сон?»	381
8.2.3.3. В.Стрелкин, «Пришло время подзатыльников»	383
8.2.4. Сообщение редакции газеты ТО МЖД РПЛБЖ «Чугунка» (май 1998)	385

8.3. Пленум Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ (г. Тула, 19–20.05.1998)	386
8.3.1. Выписка из протокола	386
8.3.2. Решение Пленума Территориального комитета Московской железной дороги	387
8.4. Пленум Дорожного комитета территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги (г. Санкт-Петербург, 19.07.1998)	389
8.5. Решение Исполнительного комитета ТО МЖД РПЛБЖ	390
8.6. Пресс-релиз ТО МЖД РПЛБЖ	391
8.7. Уведомление Президиума Дорожного комитета ТО РПЛБЖ ОЖД от 04.08.1998	392
8.8. Пресс-релиз Территориальной организации Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников Октябрьской железной дороги от 08.08.1998	393
8.9. Предупреждение ТО МЖД РПЛБЖ начальнику Московской железной дороги И.Л.Паристому (06.08.1998)	398
8.10. Сообщение пресс-службы ТО МЖД РПЛБЖ (07.08.1998)	399
8.11. Решение Пленума Территориального комитета ТО МЖД РПЛБЖ (г. Москва, 13.08.1998)	399
8.12. Решение внеочередного съезда Территориального объединения железной дороги РПЛБЖ	400
8.13. Е.Куликов, председатель ТО МЖД РПЛБЖ, «Признание забастовки незаконной не решает проблем железной дороги и ее работников» (сентябрь 1998)	401
8.14. Отклики прессы на августовскую забастовку РПЛБЖ	404
8.14.1. Н.Иванова, «Безопасность пассажиров как повод для забастовки»	404
8.14.2. С.Храмов, «РПЛБЖ и Верховный суд лечат «дубоватых» начальников»	405
9. РПЛБЖ на рубеже XX – XXI веков	410
9.1. Внеочередной съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (МО, г. Щелково, 01.10.1999). Сообщение пресс-службы РПЛБЖ	410
9.2. IV очередной съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) (МО, г. Пушкино, 1–2.03.2001)	410
9.2.1. Очередные задачи РПЛБЖ до 2004 года	410

9.2.2. Резолюция IV съезда РПЛБЖ	412
9.2.3. Резолюция по факту грубого нарушения со стороны администрации Московской железной дороги законодательства о труде и профсоюзах в отношении первичной профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Курская Московской железной дороги	413

Глава вторая

В новой системе координат. Свободные профсоюзы на железных дорогах постельцинской России

1. РПЛБЖ: основные направления развития	414
1.1. Е.Куликов, «Демократия или анархия» (июнь 2001)	414
1.2. С.Крючков, Председатель ПК РПЛБЖ локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская. «Ах, этот профсоюз страшнее пистолета» (январь 2002)	416
1.3. Внеочередной юбилейный съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (МО, пос. Аксаково, 1–3.03.2002). Приветствие ИК РПЛБЖ	418
1.4. V очередной съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (МО, пос. Аксаково, 01.03.2003). Обращение участников V съезда РПЛБЖ к первичным организациям Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников	422
1.5. VI съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (МО, пос. Аксаково, 17–18.04.2003). Основные направления деятельности Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников в условиях действующего Трудового Кодекса РФ	424
1.6. «На железной дороге все спокойно». Интервью Евгения Александровича Куликова, вице-президента КТР, Председателя РПЛБЖ Розе Горн (март 2003 года)	425
1.7. VII съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (МО, пос. Аксаково, 1–2.03.2004)	431
1.7.1. Информация пресс-центра РПЛБЖ	431
1.7.2. Постановление «О правопреемственности имущества советских профсоюзов»	432

1.7.3. Об участии РПЛБЖ в подготовке и проведении Всероссийского съезда рабочих	433
1.8. «Пермские новости», «Неудобный профсоюз» хочет жить по закону, а не по «понятиям» (февраль 2004)	433
1.9. Интервью Председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова В.Г.Рупецу (02.06.2004)	438
1.10. Внеочередной съезд Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (г. Москва, 27.09.2004)	459
1.10.1. Информация пресс-службы РПЛБЖ о съезде	459
1.10.2. Доклад Председателя РПЛБЖ	461
1.10.3. Резолюция	467
1.10.4. Требования Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников к Открытому Акционерному Обществу «Российские железные дороги», принятые внеочередным съездом	467
1.11. С.Ю.Линев, председатель профкома РПЛБЖ локомотивного депо «Железнодорожная», «Профсоюз — это мы» (24.12.2003)	468
1.12. Отчет ИК РПЛБЖ о проделанной работе в 2004 году. Из выступления Е.А.Куликова на научно-практической конференции РПЛБЖ «Столетие «кровавого воскресенья» и возникновения массового профсоюзного движения на железнодорожном транспорте России: уроки истории и современность» (г. Москва, 22.01.2005)	470
1.13. Интервью членов профкома РПЛБЖ локомотивного депо «Железнодорожная» редакционной коллегии газеты «РПЛБЖ — Железнодорожная» (29.12.2004)	474
1.14. Из материалов организованного РПЛБЖ I Всероссийского съезда работников железных дорог (г. Москва, 29.06.2005)	482
1.14.1. Сообщения пресс-службы РПЛБЖ	482
1.14.2. О.Ревзина, «С дальним прицелом»	483
1.14.3. Сообщение оргкомитета съезда по проведению I Всероссийского съезда рабочих железных дорог	487
1.14.4. Заявление участников съезда	487
1.14.5. Российские СМИ о ходе и об итогах съезда	490
2. РПЛБЖ в борьбе свободных профсоюзов против правительственного проекта нового Трудового Кодекса (2001 год)	495
2.1. Резолюция участников совещания представителей свободных профсоюзов (г. Москва, 3—4.03.2001)	495

2.2. Заявление участников Российского комитета единых действий в поддержку общепрофсоюзного проекта Трудового Кодекса О.В.Шейна (г. Н.Новгород, 17–18.03.2001)	496
2.3. Г.Енютина, «Новый КЗоТ: борьба обостряется» (май 2001) . . .	498
2.4. Решение Исполнительного Комитета РПЛБЖ (06.06.2001) . . .	499
2.5. Выступление Председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова на Съезде профсоюзов России (г. Москва, 06.06.2001)	500
2.6. АСТИ, «Не только за заработную плату, но и за новый КЗоТ без дискриминации профсоюзов» (декабрь 2001)	502
3. РПЛБЖ и реформа железнодорожного транспорта	503
3.1. Е.А.Куликов, «Отстоять интересы работника – главная задача РПЛБЖ» (май 2001)	503
3.2. И.Контроллеров, участник акции протеста, член РПЛБЖ, «Понапишут тут, понимаешь...» (октябрь 2002)	505
3.3. ИК РПЛБЖ: «Приватизация железных дорог – тормоз развития и удар по пассажирам!» (23.03.2003)	511
3.4. Из материалов международной конференции «Акционирование железнодорожного транспорта – благо или тупик социально-экономического развития?» (МО, пос. Аксаково, 25–26.12.2003)	513
3.4.1. Резолюция	513
3.4.2. Обращение участников конференции к Президенту РФ В.В.Путину	514
3.5. РПЛБЖ: «Нет приватизации железной дороги!»	516
4. Железнодорожные профсоюзы в колдоговорном процессе отрасли . . .	519
4.1. Н.С.Павлов, машинист депо «Пушкино», «Добрый и злой следователь, или что такое профсоюзная секция РОСПРОФЖЕЛа?» (январь 2002)	519
4.2. С.Линев, председатель ПК РПЛБЖ локомотивного депо «Железнодорожная», «Уважаемый автор, мы статью прочитали вашу...» (июнь 2002)	521
4.3. Колдоговорная кампания в железнодорожной отрасли в 2004–2005 годах	528
4.3.1. Обращение Председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова к Председателю РОСПРОФЖЕЛа Н.А.Никифорову	528
4.3.2. Правда и ложь о голодовке активистов РПЛБЖ 22.09.2004 . . .	529
4.3.2.1. Информация	529

4.3.2.2. Пресс-служба РПЛБЖ: «22 сентября мы начали!»	530
4.3.2.3. В.Симонин, «Машинисты начинают голодовку» (24.09.2004)	532
4.3.2.4. Е.Куликов, «Фантазии Кириллина» (Ответ на статью «Фокусники» в газете «Гудок»)	534
4.3.3. Обращение ИК РПЛБЖ к работникам ОАО «РЖД»	542
4.3.4. Предупредительная забастовка 11.02.2005	543
4.3.4.1. Решение забастовочного комитета РПЛБЖ	543
4.3.4.2. Постановление ИК РПЛБЖ	544
4.3.4.3. Информационное сообщение пресс-службы РПЛБЖ	544
4.3.4.4. Обращение ПК РПЛБЖ депо «Пушкино»	545
4.3.5. Протестная акция РПЛБЖ в марте 2005 года	545
4.3.5.1. «Хроника одной голодовки»	545
4.3.5.2. Сообщение ИК РПЛБЖ о митинге протеста (г. Москва, 29.03.2005)	547
4.3.5.3. Отчет редакции «Локомотивсоюза» о митинге 29.03.2005	549
4.3.5.4. Р.Горн, «Актуальны не булжники, не революция, а колдоговор»	551
4.3.6. РОСПРОФЖЕЛ и его союзники в колдоговорной кампании 2004–2005 гг.	554
4.3.6.1. РОСПРОФЖЕЛ: обращение ко всем работникам Открытого Акционерного Общества «Российские железные дороги» (21.10.2004)	554
4.3.6.2. Что такое социальное партнерство в понимании администрации ОАО «РЖД»	556
4.3.7. О.Ревзина, «Грязная пена»	557
4.3.8. М.Сальников, «Факты не соответствуют действительности»	560
4.3.9. С научно-практической конференции «Соблюдение прав и свобод человека в ОАО «Российские железные дороги» (г. Москва, 10.12.2004). Отчет пресс-службы РПЛБЖ	564
5. РПЛБЖ и правительственная политика монетизации социальных льгот	566
5.1. Обращение представителей российской общественности к Президенту Российской Федерации В.В.Путину (04.02.2005)	566
5.2. О.Казарина «Оно нам надо!» (февраль 2005)	569
6. РПЛБЖ в борьбе за «рабочее единство»	571
6.1. РПЛБЖ и Международная федерация транспортников (МФТ)	571
6.1.1. Решение Центрального комитета РПЛБЖ	

о членстве в МФТ (26.06.2001)	571
6.1.2. Послание РПЛБЖ Генеральному секретарю МФТ Д.Кокрофту и Председателю координационного совета членских организаций МФТ в России, Председателю РОСПРОФЖЕЛ А.Б.Васильеву (21.02.2002)	571
6.1.3. Послание Председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова Генеральному секретарю МФТ Д.Кокрофту (05.07.2002)	572
6.2. А.Сафро, «Общие цели – единый профсоюз»	573
6.3. РПЛБЖ и I Всероссийский съезд рабочих (г. Москва, 10.07.2004)	575
6.3.1. В исполнительном комитете РПЛБЖ (г. Москва, 29.06.2004)	575
6.3.2. Пресс-служба РПЛБЖ о подготовке I Всероссийского съезда рабочих	576
6.3.3. РПЛБЖ на I Всероссийском съезде рабочих	577
6.3.3.1. «В интересах людей труда». Отчет пресс-службы РПЛБЖ о работе съезда	577
6.3.3.2. «Еще раз о рабочем единстве». Доклад Председателя РПЛБЖ к Всероссийскому съезду рабочих	578
6.4. РПЛБЖ и Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ	583
6.4.1. Договор о сотрудничестве между Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) и Объединением профсоюзов России СОЦПРОФ (31.08.2001)	583
6.4.2. Решение Пленума ЦК РПЛБЖ (г. Москва, 11.10.2005)	585
6.4.3. Решение Федерального Координационного Совета СОЦПРОФ (г. Москва, 12.10.2005)	586
6.4.4. Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ	587
7. «ШОК» – это по-нашему, по-железнодорожному!	594

Заключение

1. «От какого исторического наследия не должны отказываться сегодня профсоюзы России»	596
2. Обращение Председателя РПЛБЖ к братским профсоюзам железнодорожников России	604